

Mería Norrgård

MERITUONTI KOLMANSISTA MAISTA – TILAUS-
TOIMITUSKETJU HUOLITSIJAN NÄKÖKULMASTA

Logistiikan koulutusohjelma

2012

MERITUONTI KOLMANSISTA MAISTA – TILAUS-TOIMITUSKETJU HUOLITSIJAN NÄKÖKULMASTA

Norrgård, Mería
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Logistiikan koulutusohjelma
Kesäkuu 2012
Ohjaaja: Tempakka, Riitta
Sivumäärä: 72
Liitteitä: 11

Asiasanat: huolinta, toimitusketju, tullaus, merikuljetus, logistiikka

Tämän opinnäytetyön aiheena on merituontihuolinta. Opinnäytetyössä selvennetään tilaus-toimitusketjun hallintaa huolitsijan näkökulmasta.

Opinnäytetyössä esitellään kaikki huolintaan liittyvät olennaiset seikat, jotka ovat huolitsijan jokapäiväisessä työssä tarpeellisia ja välttämättömiä. Työssä eritellään ulkokauppaa pääpiirteissään sekä toimituslausekkeen valintaa liittyviä asioita ja vuoden 2010 toimituslausekkeisiin liittyviä olennaisimpia muutoksia.

Työssä kerrotaan myös kuljetusten vakuuttamisesta ja pääpaino on huolintaprosessissa, joka avaa lukijalle koko toimitusketjun huolitsijan näkökulmasta. Huolintaprosessissa pyritään kuvaamaan ketju tavaran tilaamisesta aina toimitukseen asti sisältäen kaikki tarjoukseen, seurantaan, tulli-ilmoituksen laatimiseen sekä laskutukseen liittyvät seikat.

Lisäksi työssä tuodaan esiin muutama erikoistapaus, joka vaatii erityishuomiota ja kohtelua. Tulli-ilmoittaminen rajataan vain eniten käytettyihin menettelyihin ja muita, harvemmin käytettyjä, vain sivutaan.

Opinnäytetyö voi olla avuksi huolinta-alalle ryhtyvälle tai sitä harkitsevalle henkilölle.

OVERSEA IMPORT FROM THE THIRD COUNTRIES – SUPPLY CHAIN
MANAGEMENT FROM THE FORWARDERS POINT OF VIEW

Norrgård, Mería
Satakunta University of Applied Sciences
Degree Programme in logistics
June 2012
Supervisor: Tempakka, Riitta
Number of pages: 72
Appendices: 11

Keywords: forwarding, supply chain management, customs clearance, sea freight, logistics

The name of this thesis is overseas import from the third countries – supply chain management from the forwarders point of view. This thesis clarifies the whole supply chain management from the beginning to the end.

This thesis specifies all main points considering forwarding. All these points are useful and necessary when working along with sea freight from third countries. There is a focus on trade from third countries and about Incoterms and all most important changes that occurred in 2010.

There is also cargo insurance mentioned in this thesis. The main issue is however the forwarding process. Forwarding process includes the whole chain from the quotation to delivering to the final customer, including tracking, customs clearance and invoicing.

There are also some special cases introduced that demand some special treatment. In customs clearance there is not only main points disclosed but also some special procedures.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

TERMILUETTELO

1. JOHDANTO	8
1.1. Opinnäytetyön esittely	8
1.2. Huolinta, logistinen prosessi ja merituontihuolitsijan rooli	8
2. ULKOKAUPPA JA ULKOKAUPASSA ESIINTYVIÄ ASIAKIRJOJA	10
2.1. Ulkokaupan käsite	10
2.2. Kauppalasku	11
2.3. Alkuperätodistus	11
2.4. Konossementti (Bill of lading, B/L)	12
2.5. Merirahtikirja (Liner Waybill)	13
2.6. Valtakirja	14
2.7. Laivausilmoitus/ Saapumisilmoitus	15
2.8. Huolintaohje	15
3. TOIMITUSLAUSEKKEEN VALINTA	16
3.1. Yleistä toimituslausekkeista	16
3.2. Incoterms 2010 -lausekkeiden pääpiirteet ja oleelliset muutokset	16
3.3. Psym 2000	17
3.3.1. Huolitsijan vastuut ja velvollisuudet	18
3.4. Kuljetuskustannusten muodostuminen	19
4. KULJETUSVAKUUTUS	23
4.1. Tavarankuljetusvakuutus	23
4.2. Tavarankuljetusvakuutuksen ja kuljetusvakuutuksen erot	23
4.3. Esimerkki kuljetusvakuutuksen laskemisesta	25
5. HUOLINTAPROSESSI	26
5.1. Huolintaprosessin tarkoitus	26
5.2. Tarjous/ tarjouspyyntö	26
5.3. Kuljetustilaus eli "buukkaus"	27
5.3.1. Merikuljetusyksikkö	29
5.3.2. Suurimmat varustamot	30
5.4. Tavarankuljetus ja seuranta	31
5.5. Saapuminen	33

5.5.1. Katsaus Suomen satamiin	33
5.6. Tavarantoonti yhteisön tullialueelle.....	35
5.6.1. Tullilaitos.....	36
5.6.2. Arex/ MRN	36
5.6.3. Tavarantoittelu	38
5.6.4. Tuonnin tulliselvitysmuodot.....	40
5.6.5. Tuontitullaus konkreettisesti.....	44
5.6.6. Tullausarvo ja arvonlisävero tuontitullauksessa	48
5.7. Erityistapauksia.....	50
5.7.1. Esimerkki erityistapauksesta	51
5.8. Tarvittavien asiakirjojen laatiminen ja tavaroiden luovuttaminen asiakkaalle..	52
5.9. Laskutus	54
6. LOPPUSANAT.....	55

LÄHTEET

LIITTEET

LIITE 1	VALTAKIRJA
LIITE 2	TOIMITUSKETJU KUVA
LIITE 3	KULJETUSYKSIKKÖ
LIITE 4	TULLAUSPÄÄTÖS/ LASKU
LIITE 5	LUOVUTUSPÄÄTÖS
LIITE 6	TERMINAALI-ILMOITUS
LIITE 7	RAHTIKIRJA
LIITE 8	CVED- ASIAKIRJA
LIITE 9	INCOTERMS 2010
LIITE 10	SAD-LOMAKE
LIITE 11	LAIVAUSILMOITUS

TERMILUETTELO

AREX	Tullin tietojärjestelmä ilmoituksille, joita annetaan liittyen tavaran saapumiseen yhteisön alueelle ja poistumiseen yhteisön alueelta
B.A.F. / BUC	”Bunker adjustment factor” / ”Bunker charge”= polttoainelisiä
B/L	”Bill of lading” = konossementti
Buyers consol	Kokoomakontti, johon lastataan yhdelle vastaanottajalle useamman lähettäjän tavaraa (vrt. Seller’s consol)
C.A.F.	”Currency adjustment factor” = valuutariskilisiä
Closing date	Viimeinen mahdollinen päivä, kun kontin on oltava satamassa, jotta se ehtii alukseen
C.Y.	”Container yard” = konttidepot; paikka, johon kontit saapuvat.
Demurrage	Kulu, jonka varustamo veloittaa asiakkaalta, mikäli konttia ei noudeta satamasta määräajassa saapumisen jälkeen.
Detention	Kulu, jonka varustamo veloittaa asiakkaalta, mikäli konttia ei palauteta konttiterminaaliin määräajassa.
EDI	”Electronic Data Interchange”. Sähköisen tiedonsiirron tapa.
E.T.A.	”Estimated time of arrival” = laivan arvioitu saapuminen määräsatamaan
E.T.D.	”Estimated time of departure” = laivan arvioitu lähtö
FCL	tulee sanoista ”full container load”, joka tarkoittaa kokonaista joko 20 tai 40 jalan konttia.
Feeder	Syöttöliikenne ensimmäisestä EU:n satamasta pienempiin satamiin. (esimerkiksi Hampurista Helsinkiin)
Fiskaalinen	Julkisen sektorin toiminnan rahoittaminen
GRI	”General rate increase” = yleinen hinnannousu
ICC	”Institute cargo clauses” = englantilaiset vakuutusehdot
Intrastat	Järjestelmä, jonka avulla kerätään tietoja EU:n jäsenmaiden välisestä kaupasta eli niin sanotusta sisäkaupasta.
ISPS	”International ship and port facility Security code” = IMO-vaatimusten mukainen sertifiointijärjestelmä alusten ja satamarakenteiden kansainvälisen ISPS-turvasäännösten täyttämiseksi.

Keikka	Keikaksi sanotaan yhdelle asiakkaalle tuotavaa yhtä lähetystä, joka voi sisältää useampiakin kontteja
LCL	”Less container load”, joka tarkoittaa kappaletavaralähetystä
MRN	Movement reference number. Tunnus, jonka Tullin järjestelmä antaa hyväksyessään tietyt tulli-ilmoitukset vastaanotetuksi. Turvatietoilmoituksen viitenumero
Pilkutus	Tavaran luovutusmerkintä väliaikaisen varaston kirjanpidossa
Point – point	Kuljetusvastuu alkaa tavaran nouto-osoitteesta ja päättyy tavaran toimitusosoitteeseen
Port – port	Tavaran kuljetusvastuu alkaa satamasta ja loppuu satamaan. Tämän määritelmän ulkopuolella tapahtuvat kuljetukset eivät kuulu huolitsijan vastualueeseen.
PortNet	Alusliikenteestä annettavien satamakäynti-ilmoitusten tietojärjestelmä, jota käyttävät Tulli, meklarit, merenkulkuviranomaiset, huolintaliikkeet, satamaoperaattorit ja rajavartiosto
PSS	”Peak season surcharge” joka tarkoittaa ruuhkalisää
SAD	”Single Administrative Document”, joka on hallinnollinen yhtenäisasiakirja, joka toimii tulli-ilmoituksena
Shipper	Laivaaja, tavaran lähettäjä
Sideloader	Auton päällä oleva laite, joka pystyy nostamaan kontin maasta lavalle ja toisinpäin
Sellers consol	Kokoomakontti, johon lastataan yhden lähettäjän tavaraa useammalle vastaanottajalle (vrt. Buyers consol)
Telex release	Joskus käytetään myös nimitystä ”Express Bill of lading”
TEU	”Twenty-foot equivalent unit” = yksi 20 jalan kuljetusyksikkö
Varustamo	Yhtiö, joka omistaa kauppalaivoja

1 JOHDANTO

1.1 Opinnäytetyön esittely

Opinnäytetyössä perehdytään logistiseen prosessiin tuonnin osalta ja selvennetään huolintaan liittyviä yksityiskohtia. Logistiset toimenpiteet, kuten esimerkiksi kuljetaminen, varastointi ja tavaroiden käsittely, ovat olennainen osa tilaus-toimitusketjun hallintaa. Tilaus-toimitusketju alkaa myyjän ja asiakkaan välisestä tarjouspyynnöstä/tarjouksesta, jonka perusteella asiakas valitsee huolitsijan. Huolitsijan valintaan vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa merirahdin hinta sekä luvattujen toimitusaikojen ja toimitusvarmuuden luotettavuus. Huolinta itsessään käsittää eri osa-alueita, joka alkaa tavarankantamisesta ja lähettäjän yhteydenotosta huolitsijaan. Lähettäjän ja huolitsijan välisen kontaktin hoitaa yleensä vientitiimi, joka hoitaa toimituslausekkeesta riippuen tavarat matkaan. Tuontihuolitsijan urakka alkaa tavarankantamisesta ja päättyy laskutukseen. Opinnäytetyö käsittelee edellä mainittua ketjua laivauksesta rahdin laskutukseen.

1.2 Huolinta, logistinen prosessi ja merituontihuolitsijan rooli

Suomeen perustettiin tullilaitos vuonna 1812. Huolintatoiminnaksi sanottu työ alkoi maassamme 1800-luvun jälkipuolella. Huolintaliikkeiden tuotot syntyivät paperiasiakirjojen valmistelusta ja erilaisista satamatoiminnoista, kuten esimerkiksi suorat vastaanotot laivoista ja tavaroiden edelleentoimittaminen asiakkaille. 1960-luvulla huolintaliikkeet alkoivat markkinoida yhteisrahtauksia ja rahtituotosta muodostui merkittävä osa huolitsijan tulosta. Sanaa ”logistiikka” ei vielä ollut edes keksitty. Ensimmäisiä kertoja logistiikka-käsitettä alettiin käyttää ja tieteellisesti pohtia toisen maailmansodan (1939–1945) aikaan. (Rauli Werdermann 2011, 32)

Logistiikka on osa toimitusketjuprosessissa (supply chain process), jossa tavaravirtaa, siihen liittyvää varastointia, palveluita ja tietoja ohjataan mahdollisimman tehok-

kaasti valmistuslähteiltä lopulliselle kuluttajalle niin, että loppukäyttäjän tarpeet tulevat täytetyiksi. Tavarat eivät kuitenkaan liiku ilman tietoimpulsseja. Siksi tilaus-toimitusketjun hallinta on sekä tavaravirtoihin liittyvien tietojen, kuten esimerkiksi tilausten välittämistä ja käsittelyä että niihin liittyvien maksu-, raha- ja pääomavirtojen suunnittelua ja toteuttamista. Tilaus-toimitusketju koostuu sekä tavarantoimituksen että tiedon ja rahan virtauksista. (Jouni Sakki 2009, 16; 21)

Energiahintojen nousupaineet sekä turvallisuus- ja viranomaismääräykset luovat nopeasti muuttuvan pelikentän, jota ei alalla ennen ole koettu. Logistiikan palveluntarjoajalla on oltava muutoskykyinen organisaatio, jotta se kykenee mukautumaan eri tilanteisiin ja asiakkaiden toimitusketjutarpeisiin. Ammattitaito ja tieto eivät itsessään riitä, on kunnioitettava sitä, että tietoa käsitellään eri puolilla maailmaa eri lailla. Tätä ei pelkästään ratkaise yhteinen kieli, on oltava ymmärrystä. (Kuljetus ja logistiikka 4/2011, 16)

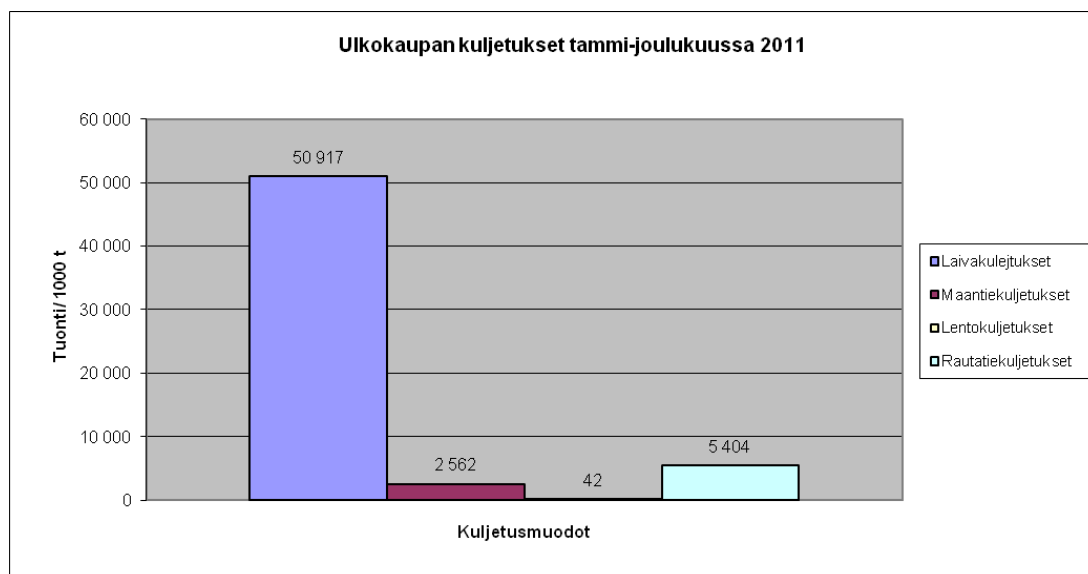
Merituontihuolitsija toimii yhteistyössä sekä tavarantoimitajan että vastaanottajan kanssa. Merituontihuolitsijalta vaaditaan ensinnäkin hyvää asiakastuntemusta ja kykyä huomioida jokaisen asiakkaan tarpeet yksilöllisesti. Huolitsijan tulee osata tarjota asiakkaalle hänen tarpeitaan vastaava kuljetusmuoto sekä toimituslauseke. Huolitsijalla tulee olla valmius yhdistää pienempiä tavarakeriä suuremmaksi kuljetuskokonaisuudeksi. Mitä enemmän huolitsija tietää asiakkaan liiketoiminnasta ja siitä, kuinka logistiikka vaikuttaa asiakkaan arkeen, sitä paremmin huolitsija onnistuu. Merituontihuolitsijalta vaaditaan myös kykyä laatia merikinossementti sekä erilaisten asiakirjojen ja tullausdokumenttien tuntemus ja laadinta on ehdottoman tärkeää. Huolitsija toimii pääsääntöisesti englannin kielellä ja täten erilaisten termien ja lyhenteiden tuntemus yhteisellä kansainvälisellä kielellä auttaa huolitsijaa toimimaan erilaisissa tilanteissa. Huolintasopimuksen syntymishetki on tärkein merkkipylväs viejän/tuojan ja huolitsijan väliselle toiminnalle. Ennen tätä sopimusta mikään ei juridisessa mielessä ole ollut virallista. (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry, 2010; 30)

2 ULKOKAUPPA JA ULKOKAUPASSA ESIINTYVIÄ ASIAKIRJOJA

2.1 Ulkokaupan käsite

Ulkokauppa on kauppaa kolmansien maiden ja EU:n välillä. EU:n kaupassa kolmansien maiden kanssa sovelletaan yhteistä tullitariffia ja yhteistä kauppapolitiikkaa. Tähän kuuluu muun muassa tuonnin yhtenäinen valvonta, määrälliset rajoitukset, tullimaksut, jotka ovat kaikissa EU maissa yhtenäiset sekä tullivapautukset, alennetut tullit, polkumyynnissäännökset ja kehitysmaiden tullietuudet. Kansainvälisen kaupan viitekehukseen ja täten huolinnan osatekijöihin lukeutuu muun muassa kuljetus, varastointi, toimitusvalvonta, vakuutus, asiakirjat, tullaus ja rahoitus. (Hannu Soininen, 8.6.2011)

Tällä hetkellä kuljetusmarkkinoilla suotuisia kasvutekijöitä ovat muun muassa Aasian markkinoiden laajentuminen ja kansallisen velan maksusuunnitelman olemassaolo ja seuraaminen. Lisäksi ulkokauppaan vaikuttavat suotuisasti öljykauppasopimukset ja korkotason lasku. Suotuisien kasvutekijöiden vastapainoksi voidaan luokitella epäsuotuisia tekijöitä. Näitä ovat muun muassa kauppaliittoumat ja protektionismi, terrorismi ja aseelliset konfliktit sekä poliittinen epävakaus maailmalla. Kansainvälinen finanssikriisi on myös yksi epäsuotuisasti ulkokauppaan vaikuttava tekijä. (Hannu Soininen, 8.6.2011)



Kuvio 1. Ulkokaupan tuontikuljetukset vuonna 2011 (Tullihallitus 2012. Julkaistu 5.3.2012. Ulkomaankaupan tilastoja)

2.2 Kauppalasku

Kaupallisista lähetyksistä laadittavan kauppalaskun tulee sisältää kauppasopimuksen pääkohtien lisäksi erinäisiä tietoja tavarahan ostajalle, viranomaisille, huolitsijalle, kuljetusliikkeelle ja mahdollisesti edustajille, agenteille. Tiedot on mainittava kauppalaskussa mahdollisimman tarkasti, koska ne ovat usein perusteena useille muille toiminnoille. Kauppalasku on kuitti maksetusta tavarasta ja Suomen tulliviranomainen on antanut suosituksen kauppalaskun vähimmäisvaatimuksista. (Suomen huolinta-
liikkeiden liitto ry, 2010; 208) Kauppalaskussa on ilmoitettava seuraavat kohdat:

- Myyjän ja ostajan nimi ja kotipaikka
- Kauppalaskun asettamispäivä
- Tavarahan riittävä yksilöinti
- Tavarahan paljous sekä brutto- ja nettopaino tai erillinen pakkalista
- Tavarahan hintatiedot tavaralajeittain
- Hinnanalennukset
- Koko erän loppusumma ja valuuttalaji
- Toimitusehto ja maksuehto
- Alkuperämaa ja määrämaa
- Allekirjoitus (valinnainen)

2.3 Alkuperätodistus

Alkuperätodistuksen tarkoituksena on todistaa tavarahan alkuperämaa. Mikäli tavarahan ostaja haluaa saada tullialennuksia, vaaditaan useissa maissa esitettäväksi alkuperätodistus. Kauppakamarin myöntämää EY:n yleistä alkuperätodistusta käytetään Euroopan yhteisön ja kolmansien maiden välisessä kaupassa. Todistus vaaditaan maihin, joiden kanssa yhteisöllä ei ole vapaakauppasopimuksia, mutta jotka tarvitsevat alkuperätodistuksen erilaisten kauppapoliittisten toimenpiteiden oikeaan kohdentamiseen. Alkuperätodistus on määrämuotoinen, sarjanumerolla varustettu lomake. Alkuperän voi todistaa EUR1:llä, A.TR.-alkuperätodistuksella (Oikeus tullittomaan tulliliittokohteluun tuonnissa Turkkiin), EURmedillä, EUR2:lla sekä FORM A:lla. (Keskuskauppakamari 2011a). Tavara saa maan alkuperän silloin, jos se on kokonaan tuotettu tai riittävästi valmistettu kyseisessä maassa.

2.4 Konossementti (Bill of lading, B/L)

Konossementtia voidaan pitää merirahtiliikenteen tärkeimpänä asiakirjana. Se on myös vanhin käytössä olevista merenkulun asiakirjoista. Jo vuoden 1667 merilaissa oli säännöksiä konossementista. Konossementtia koskevat säännökset löytyvät merilain IV osasta 13 luvusta. Konossementti symbolisoi tavaraa merimatkoilla. (Jari Linhala, 1998)

Konossementti on rahdinkuljettajan antama tai hänen puolestaan annettu asiakirja, joka on (Suomen kuljetusopas):

- Todiste kuljetussopimuksesta
- Kuitti siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavaran kuljetusta varten tai lastannut tavaran alukseen.
- Sitoumus toimittaa tavara määräpaikkaan
- Sitoumus luovuttaa tavara ainoastaan sille, joka esittää alkuperäisen konossementin

Konossementti voidaan siirtää edelleen. Tämä kuvaa hyvin sitä, miten konossementti kuvaa tavaraa merimatkoillakin. Konossementti voidaan siis myydä vaikka merimatkan aikana ja näin tavaran hallinta ja omistus siirtyvät sille, jolla on hallussa kaikki alkuperäiset konossementit. (Huolintaliikkeiden liitto ry, 2010; 257)

Koska kuljetusten menetelmät ja kuljetustarpeet ovat muuttuneet aikojen saatossa, on ollut tarpeellista kehittää erilaisia konossementtilajeja. Eri konossementtilajit palvelevat erilaisia tilanteita. (Suomen Huolintaliikkeiden liitto ry, 2010, 218) Käytetyimpiä konossementtilajeja ovat muun muassa seuraavanlaiset:

- Alkuperäiskonossementti (Original B/L)
Alkuperäiskonossementti on se konossementti, jota vastaan tavara voidaan ainoastaan luovuttaa määränpäässä. Alkuperäiskonossementti pitää esittää määräpaikassa niin monena kappaleena, kuin se on alkuperäisenä tehty lähtöpaikassa. Konossementtiin on myös merkittävä tämä lukumäärä. Määräpaikassa konossementti voidaan esittää yhtenä kappaleena jossa on yhtenäinen

sarja siirtoja. Alkuperäisen konossementin erottaa jäljennöskonossementista ”original” – leima.

- Jäljennöskonossementti (Copy B/L)

Jäljennöskonossementti on kopio alkuperäiskonossementista. Jäljennöskonossementtia käytetään usein kaupallisessa tarkoituksessa. Esimerkiksi huolitsija saa tietoonsa lähetyksen yksityiskohdat kopiosta.

- Lastauskonossementti (On board B/L)

Lastauskonossementti on todiste siitä, että tavara on lastattu laivaan. Lastauskonossementin tärkein tehtävä on välittää tieto kuljetusvälineen nimestä sekä lastauspaikasta. Lastauskonossementti todistaa lastinantajalle, että tavara on todella laivattu kuljetusvälineeseen.

- Vastaanottokonossementti (Received for shipment B/L)

Vastaanottokonossementti ilmoittaa, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavaran kuljetettavaksi. Tavarana ei siis tarvitse olla lastattuna aluksessa vaan se voi olla myös terminaalissa odottamassa kuljetusvälineeseen lastausta.

Kuten edellä mainitaan, konossementti edustaa tavaraa ja konossementin haltija omistaa tavaran. Nykypäivinä monet asiakkaat ovat alkaneet suosia ns. telex release:a. Telex release korvaa alkuperäisen konossementin ja tällöin alkuperäistä konossementtia ei tarvitse toimittaa vastaanottajalle. Telex release toimii niin, että kun tavara laivataan, alkuperäiset konossementit (kolme kappaletta) toimitetaan shipperille. Kun ostaja on maksanut myyjän ja ostajan välisen kauppalaskun, shipper toimittaa alkuperäiset konossementit vastaanottajan sijaan huolitsijalle ja ilmoittaa, että tavaran saa luovuttaa vastaanottajalle. Alkuperäisiin konossementteihin merkataan tällöin leima ”telex release” tai ”surrendered”. Tällöin shipperin ei tarvitse lähettää alkuperäisiä konossementteja vastaanottajalle. (Maija Lähde, 2010)

2.5 Merirahtikirja (Liner Waybill)

Merirahtikirja ei useinkaan liity huolitsijan jokapäiväiseen toimintaan. Merirahtikirja on rahdinkuljettajan puolesta annettu todistus laivaajalle tavaran vastaanotosta. Rahdinkuljettaja sitoutuu näin kuljettamaan tavaran merirahtikirjassa merkittyyn määräpaikkaan ja sitoumus luovuttaa tavara merirahtikirjassa merkitylle vastaanottajalle.

Vastaanottajan ei tarvitse enää esittää alkuperäistä asiakirjaa. Merirahtikirja osoitetaan aina nimetyille vastaanottajalle ja eikä sitä voida siirtää. Juridisesti merirahtikirja vastaa konossementtia muiden kuin siirtokelpoisuuden ja luovutusmenettelyn osalta. (Huolintaliikkeiden liitto ry, 2010, 228)

2.6 Valtakirja

Valtakirja (LIITE 1) esiintyy rahdinkuljettajan ja huolitsijan välisessä yhteydessä päivittäin. Rahdinkuljettaja luovuttaa tavaran valtakirjalla toiselle huolintayritykselle tullausta tai luovutusta kolmannelle osapuolelle varten. Jotta rahdinkuljettaja luovuttaa valtakirjan huolitsijalle tulee joko itse vastaanottajan tai huolitsijan (vastaanottajan puolesta) toimittaa kolme alkuperäistä konossementtia rahdinkuljettajalle. Mikäli vastaanottaja ei ole esittänyt kaikkia alkuperäiskappaleita tai siirtoleimalla varustettua alkuperäiskonossementtia rahdinkuljettajalle, rahdinkuljettaja ei luovuta tavaraa huolitsijalle. Jotta valtakirjalla olisi oikeudellista vaikutusta, huolitsijan tulee esittää valtakirja satamaan, johon tavara on saapunut ja näin tavara saadaan satamasta vastaanottajalle. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

Valtakirjasta tulee ilmetä seuraavat seikat:

- Kuka luovuttaa
- Kenelle luovutetaan
- Mitä luovutetaan; onko kyseessä kontti vai irtotavara
- Kontin ja sinetin numero
- MRN-numero tai vaihtoehtoisesti passin numero
- Tavarán bruttopaino ja kollimäärä
- Mihin satamaan tavara saapuu
- Mihin tyhjä kontti palautetaan purun jälkeen
- Kuka maksaa satamamaksun, kontin nostot, mahdolliset yliaikamaksut

2.7 Laivausilmoitus/ Saapumisilmoitus

Huolitsija toimittaa tavarán vastaanottajalle laivausilmoituksen (LIITE 11), kun tavaralla on lähtenyt liikkeelle lähtöpaikasta. Laivausilmoituksen yhteydessä huolitsija pyytää tavarán vastaanottajaa toimittamaan alkuperäisen kauppalaskun ja pakkauslistan sekä mahdollisen alkuperätodistuksen tullausta varten. Laivausilmoitus voidaan toimittaa vastaanottajalle sähköpostitse, faksin välityksellä tai muulla erikseen sovitulla tavalla. Useimmin käytetty tapa on sähköpostin välityksellä tapahtuva ilmoittaminen. (Maija Lähde, 2010)

Tavarán saapuessa maahan huolitsija toimittaa tavarán vastaanottajalle saapumisilmoituksen. Mikäli tullausasiakirjoja ei ole vielä toimitettu huolitsijalle, huolitsija pyytää niitä viimeistään saapumisilmoituksen yhteydessä. Saapumisilmoituksessa on usein merkitty tarkka saapumispäivä, feederin nimi ja mahdollinen tullauspäivä sekä tavarán toimituspäivä lopulliselle vastaanottajalle. Saapumisilmoituksessa voidaan ilmoittaa myös asiakkaan toivomaa tietoa, esimerkiksi rahdinkuljettajan määräaikoja tai sataman toteuttamia vapaa-aikoja. (Maija Lähde, 2010)

2.8 Huolintaohje

Huolintaohje sisältää toimeksiannon huolitsijalle, jonka mukaan huolitsijan tulee toimia. Huolintaohje voi olla vapaamuotoinen tai tarkoin laadittu lomake. Usein huolintaohje on jatkuva, vakiintunut sopimus huolitsijan ja asiakkaan välillä. Tällöin jokaisesta lähetyksestä ei tarvitse antaa erikseen huolintaohjetta, vaan huolitsija toimii vakiintuneen käytännön mukaan. Huolintaohjeen merkitys korostuu, kun tarkoituksena on käyttää muita kuin tavanomaisia tullimenettelyjä. (Maija Lähde, 2010)

3 TOIMITUSLAUSEKKEEN VALINTA

3.1 Yleistä toimituslausekkeista

Toimituslausekkeet määrittävät osapuolten toimintavelvollisuudet eli toimintavastuun ja vahingonvaaran siirtymispisteen ja -hetken eli tavaravastuun sekä osapuolten kustannusvelvollisuudet eli kustannusvastuun. Incoterms 2010 dokumentti kuvaa tavaravastuun ja kustannusvastuun siirtymisen ajankohdan myyjältä ostajalle. (LIITE 9) Toimituslausekkeen valinta riippuu siitä, miten hyvin valintatilanteeseen joutuva henkilö tuntee niiden sisällön. Usein pelkkä sisällön tunteminen ei riitä. Toimituslausekkeen valintaan vaikuttaa myös se, että miten kuljetuksen kustannukset ja vastuut halutaan sekä jakaa että rajoittaa. (Marko Metsämuuronen, 7.6.2011) Huolitsijalla tulee olla kyky tarjota asiakkaalle juuri asiakkaan tarpeita ja toimitusmuotoja palveleva toimituslauseke. Merituonnissa yleisimmät käytössä olevat toimituslausekkeet ovat FOB (Free on board) ja CIF (Cost insurance and freight). Suuret yritykset käyttävät yritysten sisäisissä kuljetuksissa EXW (Ex Works) lauseketta. Suuret volyymit omaava yritys saa usein edullisemmat kuljetushinnat kuin kuljetusmäärältään pienenolyminen yritys.

3.2 Incoterms 2010 -lausekkeiden pääpiirteet ja oleelliset muutokset

Incoterms 2010-toimituslausekkeet ovat yritysten välisessä kansainvälisessä tavara-kaupassa noudatettujen käytäntöjen määritelmiä. Määritelmän lisäksi jokaisella lausekkeella on nimi ja kolmikirjaiminen lyhenne. Toimituslausekkeet kuvaavat tavarantoimittamiseen liittyviä kauppasopimuksen osapuolten eli myyjän ja ostajan välisiä velvollisuuksia sekä kustannusten jakoa ja riskin siirtymistä heidän välillään. Incoterms 2010 on keskeinen työkalu yrityksille tulevina vuosina sopia tavarantoimitukseen kotimaan ja ulkomaankaupan liittyvistä seikoista. Incoterms-ehtojen ylläpidosta vastaa Kansainvälinen kauppakamari. (Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) Suomen osasto, 2010; 4-5)

Tutkimalla Incoterms 2000 ja 2010 eroja huomataan, että vuoden 2000 painoksessa esitellään lausekkeiden luettelo kun taas vuoden 2010 painoksessa lausekkeet on jao-

teltu kahteen lausekeryhmään. Merikuljetuksessa käytettävät toimituslausekkeet: FAS, FOB, CFR ja CIF ja kaikkiin kuljetusmuotoihin soveltuvat lausekkeet: EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP. Jaottelun tarkoituksena on ehkäistä merilausekkeiden väärää käyttöä. (Asko Rätty, 12.11.2012)

Lisäksi vuoden 2010 painoksessa jokaisen lausekkeen alussa on ”ohjeita käyttäjälle” opastamassa oikean lausekkeen valinnassa. Merilausekkeiden sisällössä tapahtuva suurin muutos koskee sanamuotoa. Incoterms 2000 FOB -toimitusehdossa mainitaan, että ”myyjä vastaa tavaralle sattuvista vahingoista ja maksaa tavarasta aiheutuneet kustannukset, kunnes **se on ylittänyt laivan partaan**” ja Incoterms 2010 FOB-ehdossa mainitaan, että ”myyjä toimittaa tavarankulun alkuseen ja myyjä vastaa tavaralle sattuvista vahingoista ja maksaa tavarasta aiheutuneet kustannukset, kunnes **se on toimitettu**” Merilausekkeet FOB, CFR ja CIF osoittavat siis tavarankulun alkuseen. (Asko Rätty, 12.11.2012)

Incoterms 2000-painoksessa esiintyvä toimituslauseke DDU (Delivered duty unpaid) sekä DAF ja DES ovat yhdistetty Incoterms 2010-painoksessa yhdeksi toimituslausekkeeksi DAP (Delivered at place). Mikäli käytetään lauseketta DAP, osapuolia kehoitetaan täsmentämään toimituskohta sovitulla määräpaikalla mahdollisimman selvästi. DEQ toimituslausekkeen korvaa uudessa painoksessa DAT (Delivered at terminal). Tässäkin toimituslausekkeessa kehoitetaan osapuolia täsmentämään mahdollisimman selvästi terminaali, erityinen toimituskohta terminaali-alueella. Incoterms 2000-painoksessa määriteltiin, mitä asiapapereita on voitu korvata EDI-sanomilla, nyt Incoterms 2010-painoksessa sähköinen tiedonvälitys on asetettu yhdenvertaiseen asemaan. (Asko Rätty, 12.11.2012)

3.3 PSYM 2000

Huolinta muodostaa kokonaisuuden, jota ei ole yhtenäisesti oikeudellisesti säännelty. Tämän vuoksi on pohjoismaisten huolintaliittojen aloitteesta kehitetty alan yhteiset pelisäännöt, Pohjoismaiden Speditöriliiton yleiset määräykset (PSYM). Ne on uusittu viimeksi vuonna 1998 ja kyseiset ehdot tunnetaan nimellä PSYM 2000. Pohjoismaisen Speditöriliiton yleiset määräykset määrittelevät huolitsijan ja toimeksiantajan

oikeudet ja velvollisuudet sekä sisältävät määräykset huolitsija vastuusta kuljetusoi-
keuden eri konventioiden, kuten CMR, COTIF, Haag-Visbyn-säännöt sekä Montrea-
lin konvention mukaan. (Huolintaliikkeiden liitto Ry 2010, 32; Marko Metsämuuro-
nen, luento 7.6.2011) PSYM 2000:n määräykset ovat siis huolitsijan ja kuljetusliik-
keen välisiä määräyksiä, kun taas Incoterms 2010 on myyjän ja ostajan välisiä.

3.3.1 Huolitsijan vastuut ja velvollisuudet

Huolitsija toimii vastuullisesti omissa nimissään, toimeksiantajan lukuun. Huolitsijal-
la on oikeus täydentää esimerkiksi puutteellista pakkausta vahingon vaaran välttämii-
seksi. (Marko Metsämuuronen, 7.6.2011)

Perinteisesti huolitsijat ovat toimineet kansainvälisessä kaupassa välittäjän roolissa
huolehtien tavarankuljetuksesta ja muista kuljetusmuodollisuuksista ilman varsinais-
ta vastuuta itse kuljetettavasta tavarasta. Nykyisin huolitsijat tarjoavat yhä useammin
palveluksiaan rahdinkuljettajan vastuulla, jolloin he myös vastaavat kuljetettavasta
tavarasta. Pohjoismaissa ei ole huolintatoimintaa säätelevää lainsäädäntöä. Pohjois-
mainen Speditöriliitto laati jo vuonna 1919 ensimmäiset yleiset sopimusehdot, joiden
tarkoituksena oli määrittellä huolitsijan ja asiakkaan oikeudet sekä velvollisuudet
huolintatoiminnassa. Huolitsijan on huolehdittava tavaroiden kuljettamisesta rahdin-
kuljettajan vastuulla tai ilman rahdinkuljettajan vastuuta. Lisäksi huolitsijan tehtävä-
nä on vastaanottaa tavara toimeksiantajan lukuun ja tulee huolehtia myös tavaroiden
käsittelystä, purkauksesta, lastauksesta, pakkauksista, tarkastuksesta sekä varastoin-
nista. Huolitsijan tulee myös hoitaa tavarankuljetuksen asianmukaisesti tai mikäli
toimeksiantaja tullaan tavarankuljetuksen itse, huolitsijan tulee avustaa tullaamisessa. Tavarava-
kuutuksen merkitseminen on myös huolitsijan vastuulla. Mikäli toimeksiantaja tar-
vitsee apua tuontiasiakirjojen hankinnassa, tulee huolitsijan auttaa tässä tehtävässä.
Tänä päivänä huolitsijat suorittavat asiakaskuntansa puolesta myös lukuisan joukon
 muita logistiikan tehtäviä kuten muun muassa intrastat tilastointia sekä arvonlisäve-
rotuksen asiamiesedustuksia. (Pirjo Pöyhönen, 2004; 131. Marko Metsämuuronen,
7.6.2011)

Huolitsijan velvollisuudeksi voidaan lukea muun muassa toimimisvelvollisuus. Toimimisvelvollisuus alkaa, kun huolitsija on vastaanottanut toimeksiannon. Toimeksiantoa tulee kuitenkin edeltää tehtävästä tehty sopimus. Huolitsijalla on myös tarkastusvelvollisuus kuljetettavaan tavarahan. Huolitsijan tulee aina mahdollisuuksien mukaan tarkastaa pakkauksen kunto, lukumäärä, merkit sekä tavarahan liittyvät asiakirjat. Lisäksi huolitsijalla on raportoimis- ja lojaliteettivelvollisuus. Huolitsijan tulee siis tiedottaa osapuolia kuljetuksen kannalta merkittävistä asioista ja valvoa toimeksiantajan etua. Lojaliteettivelvollisuus pitää sisällään myös salassapitovelvollisuuden. Toimimisoheiden noudattamisvelvollisuus sitoo myös huolitsijaa työssään. (Marko Metsämuuronen, 7.6.2011)

3.4 Kuljetuskustannusten muodostuminen

Kuljetuskustannukset muodostuvat eri kuljetusmuodoissa myyjän ja ostajan välisen matkan ja sen eri vaiheiden toimenpiteistä. Useimmiten kustannukset jakautuvat molempien osapuolten velvollisuudeksi. (Marko Metsämuuronen 2011) Kustannusten jakoa on laadittu kuvaamaan Combiterms-kustannustaulukko, joka yhdistettynä Incoterms 2010 toimituslausekkeisiin antaa kuvan kustannusten jaosta. Combiterms on alun perin ruotsalainen toimituslausekekokoelma, jota käytetään jonkin verran myös Pohjoismaissa. Kustannusten tarkka jako on käytännön kannalta merkityksetöntä, koska kustannukset on jaoteltu Incoterms periaatteiden mukaan. (Petri Sinkko, 28.3.2011)

Kuljetuskustannukset voidaan jakaa karkeasti kolmeen eri luokkaan: etukulut lähtömaassa, päärahti ja jatkukulut määrämaassa. Eturahtikuluihin kuuluu tavarahan noudosta aiheutuvat kustannukset sekä vientiselvittämisestä aiheutuvat kulut. Lisäksi tähän eturahtiin lasketaan lähtömaan terminaalimaksut ja ahtauskulut. (Maija Lähde, 2010)

Päärahti sisältää merirahdin lisäksi polttoainelisän (BUC, BAF), joka vaihtelee kuukausittain. Polttoainelisän hinta perustuu raskaan polttoöljyn maailmanmarkkinahintaan. Polttoainelisät ovat liikennealuekohtaisia. Vuodesta 2008 asti jokainen rahdinkuljettaja on saanut määrätä itsenäisesti oman polttoainelisän. Lisäksi päärahtiin kuuluu valuuttariskilisä (CAF, CCH), joka lasketaan prosenttiosuutena merirahdistä.

Varustamot käyttävät valuuttalisiä valuuttariskien sääntelyyn. Mitä matalampi dollarin arvo on sitä korkeampi valuuttariskilisen prosenttiosuus on. (A.P. Moller, 2012)

Päärahdin, polttoainelisen ja valuuttariskilisen lisäksi varustamot veloittavat Gulf of Aden lisää. Käytännössä tämä tarkoittaa, että kaikki Adeninlahden läpi kulkeville merilähetyksille on voimassa rahtilisa nimeltään ”Gulf of Aden Security Surcharge”. Rahtilisa tuli voimaan 2009 ja sitä veloitetaan kohonneiden vakuutusmaksujen ja muiden lisien kuten esim. varustamoihin kohdistuvien piratismiuhkien vuoksi. Adenilisen määrä vaihtelee varustamoittain. (Maija Lähde, 2010)

Kaikista Kaukoidän merilähetyksistä, jotka kulkevat niin ikään Suezin kanavan kautta, veloitetaan Suez-lisää. Viralliselta nimeltään tämä veloitus on Suez canal Transit Surcharge. Suezin kanavan läpikulku on kallistunut sen verran, että lisäveloitus on tarpeellinen. Adeninlahden läpi kulkeva, Suomeen tuleva liikenne, kulkee myös Suezin kanavan kautta, joten nämä veloitukset kulkevat rinnakkain. (Maija Lähde, 2010)



Kuva 1. Adeninlahti ja Suezin kanava. (Google Maps, 2012)

Muun muassa laivakapasiteetin puutteen, satamien ruuhkautumisen ja rahtilaivojen korkean käyttöasteen vuoksi rahdinkuljettajat veloittavat ruuhkalisää Aasiasta tulevien merilähetysten osalta, viralliselta nimeltään ”Peak season surcharge”. Ruuhkalisä ei ole vakiintunut osa merirahtia. Jokainen rahdinkuljettaja määrää ruuhkalisän veloittamisajankohdan ja summan itsenäisesti ja ilmoittavat tästä huolitsijalle hyvissä ajoin ennen lisän voimaantuloa. Tyypillisin aika ruuhkalisän veloitukselle on kesäkuun alusta lokakuun loppuun. (Varova Oy, 2012)

Ruuhkalisään verrattavissa oleva talvilisä on myös merirahdin yksi osatekijä. Rahdinkuljettajat veloittavat talvilisää nimensä mukaan talvella, jolloin kontit voivat olla jäässä ja konttien mekaanista irrottamista varten laivasta joudutaan käyttämään lisätyötunteja. Lisäksi talvella on usein ahtojäätä, jolloin laivat eivät pääse itsenäisesti satamaan vaan joutuvat käyttämään jäänmurtaajien palveluksia. Tämä aiheuttaa lisäkuluja rahdinkuljettajalle ja tätä myöden myös tavarantoimittajalle. (Teamlines, 2009)

Rahdinkuljettajasta riippuen asiakkailta veloitetaan myös 20 jalan kontista raskaspainolisää, mikäli kontin kokonaispaino ylittää rahdinkuljettajan määräämän maksimipainorajan. Maksimipainoraja voi olla 16,5 tonnista 24 tonniin ja veloitus vaihtelee 50 dollarista jopa 500 dollariin. 40 jalan kontista tätä raskaspainolisää ei veloiteta. (MSC Mediterranean Shipping Company, 2012)

Jatkokuluihin määrämaassa lukeutuva satama- ja tavaramaksu peritään sataman toimesta. Satamamaksut perustuvat lakiin kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista (955/76). Tavaramaksu veloitetaan sataman kautta vesitse kuljetettavasta tavarasta. Tavaramaksun määrä on riippuvainen tuotavan tavarantoimittajan bruttopainosta. Erikoistapauksissa hinnan perusteena voi olla jokin muu kuin bruttopaino. Tavaramaksu voidaan määrittää myös HS-koodin mukaan, jolloin tietyistä tuotteista maksetaan alennettua satamamaksua. Jokaisen sataman omasta palvelumaksutaulukosta löytyy tavaramaksukoodit. Alennetun satamamaksun myöntäminen edellyttää, että terminaali-ilmoitukseen merkataan vähintään neljä HS-koodin ensimmäistä numeroa. Jokaisella satamalla on omat tariffinsa, jonka mukaan ne veloittavat satamamaksua. Tavaramaksut muuttuvat pääsääntöisesti vuosittain. Esimerkiksi Vuosaaren satamassa tavaramaksu on vuonna 2011 3,02€/ 1000kg ja vuonna 2012 se tulee olemaan

3,08€/1000kg, Rauman satamassa 1,95€/ 1000kg ja Mäntyluodon satamassa 3,71€/1000kg. Poikkeuksellisesti HaminaKotkan satamamaksu ei perustu kontin bruttopainoon vaan se veloitetaan konttikohtaisesti 44,85€/ kontti. (Port of Helsinki, 2012; 3. Rauma satama, 2012; 2. Porin satama, 2012; 3-5. HaminaKotka Satama Oy, 2012; 2-4)

ISPS on YK:n alaisuudessa toimivan IMO-toimielimen luoma ohjeistus, jonka tarkoituksena on lisätä meriturvallisuutta satamissa ja laivoilla. ISPS maksua veloitetaan asiakkailta, jotta pystytään ylläpitämään turvatoimia satamissa ja laivoilla. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että satamissa on aidatut alueet, yksiköt eli kontit ovat etukäteen varattuja sekä kaikkien yksiköiden mukana kulkee tavaraluettelo, joka on esitettävä lastaussatamassa. Lisäksi satama-alueella valvotaan, että asiattomilta on pääsy kielletty ja viranomaisille annetaan mahdollisuus tehdä pistokokeita kaikista lastiyksiköistä. ISPS-maksun veloittaa rahdinkuljettaja ja summa veloitetaan per kontti. (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, 2012)

Turvamaksun lisäksi rahdinkuljettaja veloittaa kontin nostot ja ENS-maksun asiakkaalta. Kontin nostot veloitetaan konttikohtaisesti ja suuruus vaihtelee 100€:sta 125€:oon. Osa rahdinkuljettajista veloittaa sekä täyden kontin noston että tyhjän kontin nostot erikseen. Tammikuusta 2011 voimaan tullut ENS-veloitus perustuu myös turvatietoilmoittamiseen. ENS-maksu on rahdinkuljettajan perimä maksu, joka sisältää muun muassa rahdinkuljettajalle aiheutuvat kulut siitä, että rahdinkuljettajalla on velvollisuus ilmoittaa saapuvan maan viranomaisille saapuvan kontin sisältö 6-8 -numeroisella koodilla. Liittyen turvatietoilmoittamiseen, myös satamaoperaattorit ovat alkaneet veloittamaan tammikuusta 2011 alkaen Arex-maksua. Satamaoperaattori veloittaa Arex-maksun tavaramaksun maksajalta. Arex-maksu kulkee rinnakkain ENS-maksun kanssa. Arex-maksu sisältää tullin vaatimien ilmoitusten lisäksi lastauslupien valvonnan. Summa on noin 5€/ laivattava kontti. (Moller, 2012. Rauman satama, 2012)

Jatkokulut, joita asiakas joutuu vielä maksamaan, on huolintaliikkeen veloittaman huolintamaksu. Huolintamaksu vaihtelee huolintaliikkeittäin ja huolintaliike saa itse päättää veloitettavan kulun suuruuden. Jatkokuluihin määrämaassa lukeutuu vielä kontin tai kappaletavaran toimitus satamasta tai terminaalista asiakkaalle. Konttien

vetojen hinnat määräytyvät kuljettavan matkan pituudesta ja mahdollisesti tarvittavista lisätoimenpiteistä, kuten esimerkiksi sideloaderin käytöstä. Konttien vetohintoihin lisätään vielä polttoainelisiä, joka vaihtelee kuukausittain. (Maija Lähde, 2010)

4 KULJETUSVAKUUTUS

4.1 Tavarán vakuuttaminen

Suomesta Pohjoismaiden ulkopuolelle tai ulkomaiden välillä tapahtuvat kuljetukset vakuutetaan usein englantilaisilla laajasti käytetyillä instituutti-ehdoilla (ICC-ehdot). Ehtoja käytetään laajasti kansainvälisessä kaupassa ja niiden tulkinnasta on useita ennakkotapauksia. Päivitetyt ICC-ehdot astuivat voimaan 1.1.2009. ICC-ehdot jaetaan kattavuuden mukaan A, B ja C ryhmiin. Institute cargo clauses (A) vastaa suomalaisten ehtojen täysvakuutusta, Institute cargo clauses (B) vastaa suomalaista laajennettua perusehtoa ja Institute cargo clauses (C) vastaa suomalaista perusehtoa, kuten esimerkiksi onnettomuudet ja eräät luonnonvoimien aiheuttamat vahingot. (Esa Nevalainen, 2009; 1, 8) Tavarán kuljettamiseen liittyy aina se mahdollisuus, että kaikki ei suju kuten on suunniteltu tai kuten useimmiten ennen on sujunut. Kun tavaraa kuljetetaan myyjältä ostajalle, on tärkeää tietää, millä kaupan osapuolella on vastuu tavarasta kuljetuksen eri vaiheissa. Vastuu määritellään toimituslausekkeella.

4.2 Tavarankuljetusvakuutuksen ja kuljetusvastuuvakuutuksen erot

Kuljetusvakuutuksilla yritykset ja yksityiset henkilöt voivat pienentää kuljetusriskin toteutumisesta aiheutuvaa taloudellista menetystä. Yrityksen vakuuttamistarpeen ratkaisee ennen kaikkea se, aiheuttaako mahdollinen kuljetusvahinko sille liiketoiminnallisesti merkittävän taloudellisen menetyksen. (Juha Penttinen, 2004; 43) Kuljetusvakuutukset voidaan jakaa kahteen seuraavaan pääluokkaan: tavarankuljetusvakuutukset ja kuljetusvastuuvakuutukset.

Tavarankuljetusvakuutus

Tavaravakuutus korvaa tavaroille kuljetuksen aikana mahdollisesti tapahtuvat vauriot. Esimerkiksi laivan haaksirikko, varkaudet tai auton tieltä suistuminen ovat tällaisia vahinkoja. Kuljetusyhtiön vastuu on aina rajallinen riippumatta siitä, mitä kuljetusvälinettä käytetään. Yleensä vastuu on rajattu tiettyyn kilokohtaiseen summaan. Toimitusehdoissa määrätään kumman osapuolen, ostajan vai myyjän tulee huolehtia tavaravakuutuksesta. Suomessa on käytössä tavarankuljetuksen yleiset kuljetusvakuutusehdot 2003, joita sovelletaan pääasiassa kotimaan kuljetuksiin, tuontikuljetuksiin ja vientikuljetuksiin Pohjoismaihin. Ne ovat jo lakkautetun Merivakuutusyhtiöiden Yhdistyksen (MVY) laatimat ja hyväksymät. Lisäksi vakuutusehdoissa on yleensä maininta ICC-ehdoista, joita sovelletaan Suomesta Scandinavian ulkopuolelle tapahtuviin kuljetuksiin (Nacora International Insurance Brokers AB, 2008)

Kuljetusvastuuvakuutus

Kuljetusvastuuvakuutus on tavarankuljettamisesta tai käsittelystä vastaavalle rahdinkuljettajalle/ huolitsijalle tarkoitettu vastuuvakuutus, jonka tarkoituksena on kattaa rahdinkuljettajan/ huolitsijan lain tai sopimusten mukaista korvausvastuuta. Kuljetusvastuuvakuutuksen korvausperusteeksi ei riitä se että, kuljetettava tavara vahingoittuu. Kuljetusvastuuvakuutus korvaa vain siinä tapauksessa, että rahdinkuljettaja/ huolitsija on myös lain mukaan vastuussa vahingoittumisesta. Kuljetusvakuutuksen tekemiseen on useita vaihtoehtoja, kuten esimerkiksi jatkuva vuosivakuutus, määräaikainen kuljetusvakuutus, kertakuljetusvakuutus sekä kuljetusvakuutuksen välitys-sopimus. Valinta edellä mainittujen vaihtoehtojen välillä riippuu kuljetusvakuutuksia tarvitsevan yrityksen toimialasta, kuljetuksen kohteena olevasta tavarasta, toimituslausekekäytännöistä, riskinkantokyvystä sekä monesta muusta seikasta. (Huolintaliikkeiden liitto ry, 2010; 400; Juha Penttinen, 2004; 47)

4.3 Esimerkki kuljetusvakuutuksen laskemisesta

Asiakas tilaa 2 TEU:n kontin Kiinasta Suomeen. Lähetys sisältää saviruukkuja. Asiakas pyytää huolitsijaa laskemaan vakuutusmaksun liittyen lähetykseen. Kauppalaskun arvo on USD 7500. Rahtikulut: merirahti USD 1550, Suez-kanavamaksu USD 25, Aden-maksu USD 50. Lisäksi varustamo perii asiakkaalta peak season maksun USD 200/TEU. Kotimaan kulut yhteensä: EUR 550. Kurssi: 1 USD = 0,78 EUR

Vakuutusmaksu lasketaan sopimuksessa tai sen liitteessä vahvistettujen vakuutusmaksuperusteiden ja -kertoimien mukaan. Sovittujen maksukertoimien puuttuessa kuljetusvakuutus hinnoitellaan tapauskohtaisesti. Vakuutusarvo on tavaran kauppalaskuarvo mukaan lukien vakuutetun vastuulla olevat kuljetuskustannukset ja vakuutusmaksu. Jos vakuutus on voimassa ostajan hyväksi, vakuutusarvo on edellä mainittu arvo lisättynä 10 %:lla. (Huolintaliikkeiden liitto ry 2010; 426, 428)

Jokaiselle tavararyhmälle on määritelty sen särkyvyyden perusteella kerroin, jota käytetään, kun lasketaan vakuutusmaksun suuruutta. Normaali merikuljetus Euroopan ja Kaukoidän välillä keroiin on 0,35 %, erityisen herkän tavaran kerroin on puolestaan 0,53 %. (Nacora International Insurance Brokers AB, 2008)

Vakuutusarvoon vaikuttavia eriä ovat:

- Kauppalaskun arvo USD 7500 = EUR 5850
- Rahtikulut point - point: USD 1550 + USD 25 + USD 50 + (2* USD 200) + EUR 550 = EUR 1209 + EUR 19,50 + EUR 39 + EUR 312 + EUR 550 = EUR 2129,50
- + 10 %
- Vakuutusarvo: (EUR 5850 + EUR 2129,50)*1,10 = EUR 8777,45

Koska kyseessä on herkästi särkyvän tavaran kuljetus Kiinasta Suomeen, käytetään vakuutussumman laskemisessa 0,53 % kerrointa.

Asiakkaalta perittävä vakuutussumma on siis:

- EUR 8777,45 * 0,0053 = EUR 46,52

5 HUOLINTAPROSESSI

5.1 Huolintaprosessin tarkoitus

Huolintaprosessi kuvaa kaikki huolintaan liittyvät toiminnot, joita huolitsijat hoitavat päivittäin. (LIITE 2) Huolintaprosessiin kuuluvat muun muassa tavaran nouto, lastaus, kuljetuskapasiteetin varaus, tullaus, purkaminen, luovutus, edelleen toimittaminen, laskutus, asiamies-arvonlisäverotoimenpiteet, Intrastat-tilastoinnit sekä monenlaiset logistiset kokonaisratkaisut. (Suomen huolintaliikkeiden liitto ry, 2010; 26)

5.2 Tarjous/ tarjouspyyntö

Kuljetus- ja huolintakustannukset ovat merkittävä kuluerä ulkomaankaupassa, varsinkin Suomen maantieteellisen sijainnin takia, joten niiden selvittäminen ja kilpailuttaminen on asiakkaalle tarpeellista. Tarjous on kilpailu- ja markkinointikeino, joka tulee tehdä asiantuntevasti ja virheettömästi. (Pirjo Leino, 2003; 61)

Suomalainen tuoja tai ulkomainen myyjä voi tehdä huolitsijalle tarjouspyynnön, jossa on yksilöity mistä mihin tavara kuljetetaan, millaista tavaraa kuljetetaan, milloin kuljetetaan, millaista kuljetusmuotoa ja toimituslauseketta halutaan käytettävän. Tarjous tehdään aina asiakaskohtaisesti ja siinä huomioidaan asiakkaan tarpeet parhaalla mahdollisella tavalla. Tarjouspyyntö on ensimmäinen kontakti ostajan ja huolintaliikkeen välillä. Yleensä tässä vaiheessa ostajan ja myyjän välinen kauppa on jo syntynyt tai on syntymässä lähiaikoina. Kuljetustarjouksen tekee huolintaliikkeen palveluksessa oleva myyjä. Huolitsija voi olla vielä tässä vaiheessa tietämätön koko kuljetuksesta. (Kari Raatikainen, 2009; 2-3)

Tarjouksen tekeminen alkaa tarjouksen valmistelulla, jossa pyritään selvittämään kaikki tarjouksen laatimisen ja mahdollisen tavaran toimittamisen edellytykset. Tarjousasiakirja on usein ensimmäinen näyttö yrityksen osaamisen tasosta asiakkaalle. On ensiarvoisen tärkeää, että tarjous laaditaan ammattimaisesti niin sisällön kuin ulkoasunkin suhteen. Tarjouksen sisältö on oltava niin täydellinen, että ostaja saa sen

perusteella kaikki tarvitsemansa tiedot ja pystyy laatimaan tilauksen. (Kari Raatikainen, 2009; 2-3)

Koska kuljetusreittejä on paljon, tulee tarjouksessa olla yksilöity satama tai paikkakunta, josta tavara lähtee. Lisäksi toimituslauseke määrää millaisen tarjouksen myyjä tekee asiakkaalle. Pelkän toimituslausekkeen lisäksi olisi hyvä merkitä mitä lausekekokoelmaa käytetään, esimerkiksi FCA Shanghai (Incoterms 2010). Tällöin kummallekaan osapuolelle ei jää tulkinnanvaraa miten toimitaan. Laajimmillaan tarjous kattaa kaikki kulut myyjältä ostajalle ja suppeimmillaan tarjousta ei tarvitse tehdä, jos myyjä maksaa kaikki kulut. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

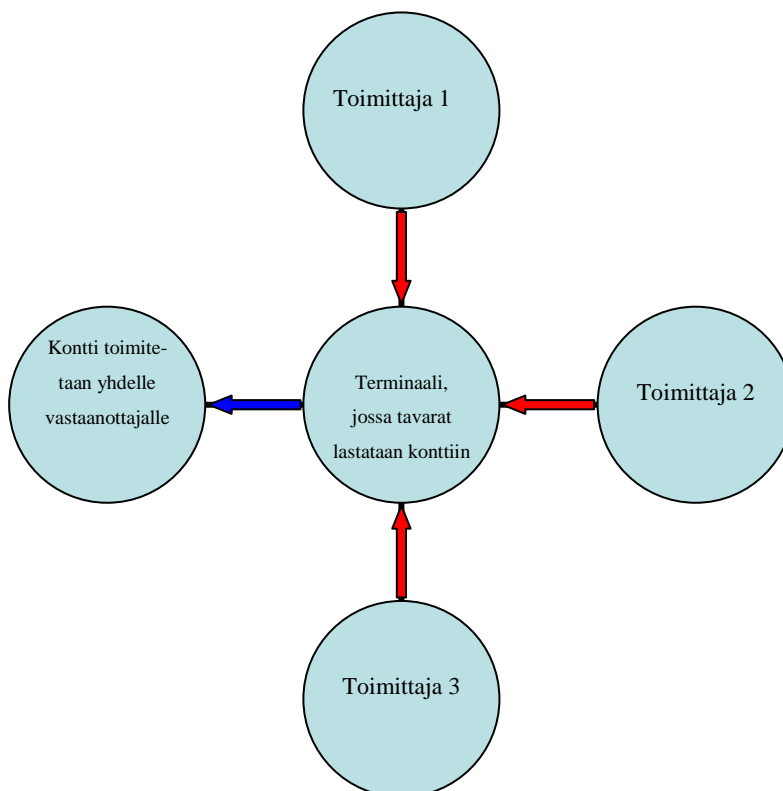
Huolintaliikkeillä on usein omat vakiolauseet, joita käytetään tarjouspohjissa. Tarjouksessa tulee ottaa huomioon millaista kuljetusyksikköä toivotaan käytettävän. Yleisimmät käytettävät kontit ovat 20 ja 40 jalan kontit. Lisäksi ostajan toivomuksesta voidaan tarjota myös erikoiskaluston hintoja; flätrack tai opentop. Erikoiskalustoon kuuluvien konttien rahtihinnat ovat kalliimpia kuin tavalliseen konttikalustoon kuuluvat. Lisäksi rahtilisät on selvyuden vuoksi hyvä erotella, mikäli asiakas ei ole pyytänyt ”all in”-hintaa. Tarjoukseen on hyvä merkata myös huolitsijan tai muun yhteys henkilön yhteystiedot. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

Kuljetustarjoukseen on ehdottoman tärkeää merkitä tarjouksen voimassaoloaika. Myyjä päivittää hinnat asiakkaan toiveiden mukaan. Pitkäaikaisemmat ja pienellä volyyminä tuovat asiakkaat tekevät yleensä vuosisopimuksia, mutta suuret tuontivolyymit omaava yritys haluaa päivitetyn tarjouksen joka kuukausi. Kuukausitarjousten hinnat voivat heitellä paljonkin, koska varustamot päivittävät hintojaan kuukausittain. Tarjoukseen merkitään myös maksuehto tai sen vaihtoehdot. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

5.3 Kuljetustilaus eli ”buukkaus”

Mikäli ostaja hyväksyy hänelle tehdyn tarjouksen hän ilmoittaa siitä lähettäjälle, joka tekee huolintaliikkeelle kuljetustilauksen. On myös mahdollista, että ostaja tekee huolintaliikkeelle kuljetustilauksen ja ilmoittaa huolitsijalle lähettäjän yhteystiedot.

Huolintaliikkeen pitkäaikaiset ja säännöllisesti tuovat asiakkaat tilaavat tavarankuljettajalta ja myyjä tekee bukkauksen huolitsijalle. Myyjä toimittaa yksityiskohdat tavarasta ja kuljetusmuodosta huolintaliikkeelle. Huolintaliike tekee edelleen tietojen pohjalta kuljetustilauksen varustamolle. Varustamolta tilataan laivatilaa ja yleensä myös kontti, johon tavarat lastataan. Huolitsijalla on tässä vaiheessa vastuu, miten tavara saadaan kuljetettua mahdollisimman edullisesti ja nopeasti asiakkaalle. Mikäli ostaja maksaa kuljetuksen, eli toimituslauseke on F-ryhmästä (FOB, FCA, FAS, Incoterms 2010) tavarankuljettaja voi valita varustamon, jota käytetään. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että huolitsija vertailee eri varustamojen hintatasoa ja reittejä ja tekee niiden pohjalta valinnan mitä varustamo käytetään. Mikäli toimituslauseke on C-ryhmästä, myyjällä on valta valita varustamo. Huolitsijalla on myös valta valita sopivin kontti kyseessä olevaan lähetykseen, tai mikäli tavaraa tulee useammalta eri lähettäjältä, huolitsija voi koota Buyers consol-yksikön. Buyers consolin muodostaminen vaatii huolitsijalta eri maiden tuntemusta maantieteellisesti. Lähettäjät toimittavat tavarat huolitsijan nimeämään terminaaliin, jossa ne lastataan yhteiseen konttiin ja toimitetaan vastaanottajalle. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)



Kuvio 2. Buyers consolin muodostamisen periaate (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

5.3.1 Merikuljetusyksikkö

Merikuljetuksissa käytettävä kuljetusyksikkö on mittayksikkö, joka vastaa 20 jalan pituista konttia. Kuljetusyksiköitä voidaan siirtää kuljetusvälineestä toiseen ilman sisällön uudelleenlastausta. Kontti on yksi tärkeimmistä logistisista keksinnöistä.

Yleisimmät konttikoot ovat 20 tai 40 jalan pituisia. Lisäksi käytössä on 45 jalan kontti, mutta sitä käytetään harvemmin. 20 ja 40 jalan kontit on vielä erikoisominaisuuksien mukaan jaettu eri ryhmiin. Yleisimmin käytetyt kontit ovat dry container (DC) kontteja tai high cube (HC) kontit. Edellä mainittuihin kontteihin voidaan lastata mitä tahansa rahtia, joka ei vaadi erityiskohtelua kokonsa puolesta. Konttien mitat pohjautuvat ISO 668-standariin, joissa nimellismittoina käytetään anglosaksisia mittayksiköitä. (Hapag-Lloyd, 2005; 5) (LIITE 3)

Kansainvälinen yleissopimus turvallisista konteista edellyttää, että kaikissa kansainvälisillä reiteillä kuljetetuissa konteissa on voimassa oleva CSC-kilpi. CSC-kilvissä on oma kirjaimista ja numeroista muodostuva kansainvälinen rekisterinumero, jonka neljä ensimmäistä kirjainta ilmaisevat omistajan. Konttien numero on esimerkiksi muotoa HLXU123456-7, jossa HLX viittaa kontin omistajaan, joka on tässä tapauksessa Hapag Lloyd. U on vakio, joka osoittaa, että kyseessä on rahtikontti. Kuusi seuraavaa numeroa ovat yksilöintinumeroita. Viimeinen numero on tarkiste, joka konteissa ympäröidään suorakaiteen muotoisella kehyksellä. (Rauman nuorkauppakamari 2011; 61)

Suurin osa konttien omistajista on varustamoja tai kontinvuokrausyrityksiä. Konttiliikenteen perusmittayksikkö on TEU. Yksi TEU vastaa yhtä 20 jalan konttia. Kaksi TEU:ta vastaavasti yhtä 40 jalan konttia.



Kuva 2. 20-jalkaisen vakiokontin CSC-kilpi (Rauman nuorkauppakamari 2011; 61)

5.3.2 Suurimmat varustamot

Tällä hetkellä merituonnissa käytetyimpiä varustamoja ovat Maersk, United arab shipping line (UASC), Hapag Lloyd, American President Line (APL), CMA-CGM. Nykyään melkein kaikki varustamot tarjoavat reittejä ympäri maailmaa. Riippuen varustamosta, välisatamana käytetään Hampuria, Rotterdamia ja Bremerhavenia. Kaikki Suomeen tulevat tuontilähetykset tulevat siis välisataman kautta, josta kontit lastataan uudelleen feedereihin. Feederit ajavat Suomen konttisatamiin; Vuosaaren, Raumalle, Mäntyluotoon ja Ouluun. Kuljetusajat Kaukoidästä vaihtelevat 35 päivästä 46 päivään ja aikaavievin operaatio kuljetuksen aikana on kontin purkaminen valtamerialuksesta välisatamassa ja uudelleenlastaus feederiin. Varustamot toimivat yhteistyössä feeder-varustamojen kanssa ja näin varustamot pyrkivät saamaan mahdollisimman nopean reitin asiakkaalle. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

Riippuen feeder-varustamosta, feederit voivat kulkea vain kerran viikossa välisatamasta Suomeen, joka tarkoittaa sitä, että valtamerialuksen pienikin myöhästyminen voi johtaa kontin viikon mittaiseen seisomiseen välisatamassa. Tämä tuo lisäkustannuksia asiakkaalle ja nopeasti muuttuvassa maailmassa se aiheuttaa viivästyksiä mahdollisiin jatkotoimituksiin. Huolitsijan on huomioitava tämäkin seikka selvittäessään kontin kulkureittiä. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

5.4 Tavarankuljetus ja seuranta

Tavarankuljetus lähtömaassa tapahtuu vientimuodollisuuksia noudattaen. Vientihuolitsijat hoitavat tavarankuljetuksen asiakkaalta, mahdollisen kontin, laivan varaamisen, vientiselvityksen sekä pitävät huolen siitä, että tavara on ennen closingia satamassa. Mikäli kyseessä on kappaletavara, huolitsija hoitaa tavaroiden kokoamisen ja kontin yhteen konttiin. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

Aluksen päällikön on ennen matkan alkua huolehdittava siitä, että alus on matkaan ja vuodenaikaan nähden merikelpoinen. Hänen on myös huolehdittava siitä, että alus on asianmukaisesti miehitetty ja varustettu. Matkan aikana päällikön on valvottava, että alus pidetään asianmukaisessa kunnossa. (Tullihallitus 1.11.2010)

Jo lähtövaiheessa tavarankuljetuksen vastaanottaja haluaa tietää tavarankuljetuksen arvioidun saapumispäivän. Huolitsija selvittää jokaisen lähtöajan transitio- eli kuljetusajan erikseen tai mikäli tarkkaa aikataulua ei ole saatavilla, huolitsija pyrkii arvioimaan transitioajan mahdollisimman tarkkaan. Kuljetusaika vaihtelee varustamoittain ja esimerkiksi Kiinasta Helsinkiin transitioaika voi olla 26 päivästä 45 päivään.

FOB – toimitusehdolla laivatuissa tavarissa tuontihuolitsijan työ alkaa kun laiva on irronnut satamasta ja on matkalla määränpäähen. Tämä johtuu siitä, että FOB-ehdolla laivatuissa tavarissa rahdin maksaja on vastaanottaja ja kuten edellä mainitaan vastaanottaja saa valita varustamon. Tällöin tieto tavarankuljetuksesta saapumiseen on oltava vastaanottajan saatavilla koko matkan ajan. Paikallinen vientihuolitsija ilmoittaa kontin aikataulun ja arvioidun saapumisen. Tässä vaiheessa tuontihuolitsija avaa keikan ja tiedottaa vastaanottajaa, että tavara on laivattu ja on matkalla asiakkaalle. (Maija Lähde, 2010)

Notice of shipment eli laivausilmoitus (LIITE 11) lähetetään asiakkaalle ja siitä selviää muun muassa kontin koko ja numero, tavarankuljetuksen bruttopaino ja tavarankuljetuksen kuutiomäärä. Laivausilmoitukseen kirjataan myös lähtösatama, välisatama ja määräsatama sekä mahdollisesti place of delivery, eli mikä on kontin lopullinen toimitusosoite. Satamien yhteyteen merkataan usein arvioidut saapumisajat tiettyihin paikkoihin. Lisäksi

laivausilmoitukseen merkataan tavaran lähettäjä eli shipper ja vastaanottaja eli consignee. Mahdolliset muut tahot, esimerkiksi purkuvarasto tms., joita lähetys koskee, merkataan laivausilmoitukseen. Laivausilmoituksessa kehoitetaan vastaanottajaa toimittamaan kaikki tullauksessa tarvittavat paperit (kauppalasku, pakkauslista, mahdolliset alkuperätodistukset, alkuperäinen konossementti) huolitsijalle. Usein tässä vaiheessa vastaanottajalla ei vielä ole asiakirjoja, mutta laivausilmoitus muistuttaa vastaanottajaa toimimaan heti kun paperit saapuvat. Huolitsijan tulee tiedottaa vastaanottajalle mitä papereita tarvitaan, jotta tavara saadaan laillisesti asiakkaalle. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

C-ryhmän ehdolla laivatut tavarat lähtevät matkaan lähettäjän valitsemalla varustamolla eikä huolitsija välttämättä vielä tässä vaiheessa tiedä tavaran saapumisesta. CIF ja CFR – ehdoilla laivatuissa tavaroissa vastaanottaja saa valita vasta määrämaassa huolitsijan jota hän käyttää ja vastaanottaja ilmoittaa varustamolle kenelle haluavat tavaran luovuttaa tullattavaksi. Vastaanottaja maksaa siis kaikki määräämään satamasta lopulliseen purkupaikkaan aiheutuvat kulut ja lähettäjä maksaa merirahdin lähtömaasta määräämään satamaan. CIF ja CFR – ehdoilla laivatuttujen tavaroiden seuranta ei ole niin tehokasta kuin FOB – ehdolla laivatuissa. (Maija Lähde, 2010)

Nykypäivänä huolitsijalle tarjotaan paljon mahdollisuuksia seurata lähetyksiä. Varustamot tarjoavat kattavan palvelun, josta jokaisen varustamon omia kontteja voi seurata tehokkaasti. Melkein jokaisen varustamon sivuilta voi hakea tietoa joko kontin tai konossementin numeron perusteella. Lisäksi huolitsija on päivittäin puhelinyhteydessä varustamoon tai terminaaliin, pysyäkseen ajan tasalla lähetyksistä. Nopeatempoisessa maailmassa asiakkaalle on tärkeää saada ajankohtaista tietoa omasta lähetyksestä tai lähetyksistä. Lähetysten seuraaminen on tärkeää myös kontti- ja kenttävuokrien takia. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

Varustamojen lisäksi Suomen satamat tarjoavat palvelun, PortNet, johon päivitetään ajankohtaista tietoa laivojen saapumisista ja lähdöistä. Huolitsija seuraa päivittäin lähetysten kulkua ja mahdollisissa myöhästymisissä tiedottaa asiakasta. PortNet on tarkoitettu pääasiassa ammattimaiseen käyttöön ja sinne ei pääse ilman kirjautumista. Tämä on tärkeä työkalu muun muassa tullauksia tehtäessä, sillä laivan on pitänyt

saapua satamaan ennen kuin tullauksen voi tehdä. 1.1.2011 voimaan tullut Arex-järjestelmä sulkee pois liian aikaisen tullaamisen. (PortNet, 2012)

5.5 Saapuminen

Tavaran saapuminen tullialueelle vaatii paljon edeltäviä toimia ennen kuin tavara voi ylipäänsä saapua maahan. Osavastuu näistä edeltävien toimien hoitamisesta on satamilla ja varustamoilla. Huolitsijan vastuu rajoittuu yleensä asiakirjojen ja huolintaohjeen saamiseen asiakkaalta sekä jatkotoimenpiteiden suunnitteluun.

Suomalaiseen satamaan ulkomaanalusliikenteestä saapuvasta aluksesta on annettava ennakoilmoitus. Ennakoilmoitus on annettava PortNet – järjestelmään viimeistään 24 tuntia ennen aluksen saapumista suomalaiseen satamaan. Ilmoitettaviin ennakkotietoihin kuuluu aluksen tunnistetiedot, laji, kansallisuus, satama, josta alus saapuu ja arvioitu saapumisaika. Kun alus on saapunut satamaan, siitä on annettava tieto PortNettiin viimeistään tunnin kuluessa aluksen saapumisesta. PortNet järjestelmän ylläpidosta vastaa Meriliikennekeskus (MEKE). (PortNet, 2012)

Aluksesta purettavaa tavaraa koskeva yleisilmoitus on annettava PortNettiin viimeistään tunnin kuluessa aluksen saapumisesta satamaan. Tällä ilmoituksella myös vahvistetaan tavaroiden esittäminen tullille. (THT Tullihallituksen tiedotuksia, 2009; 5-6) Tässä vaiheessa asiakkaan olisi jo tullut toimittaa alkuperäiset tullaukseen liittyvät asiakirjat huolitsijalle ja antaa huolintaohjeet. Mikäli näin ei ole kuitenkaan tapahtunut, tavaran saapuessa tullialueelle on viimeinen aika toimittaa paperit.

5.5.1 Katsaus Suomen satamiin

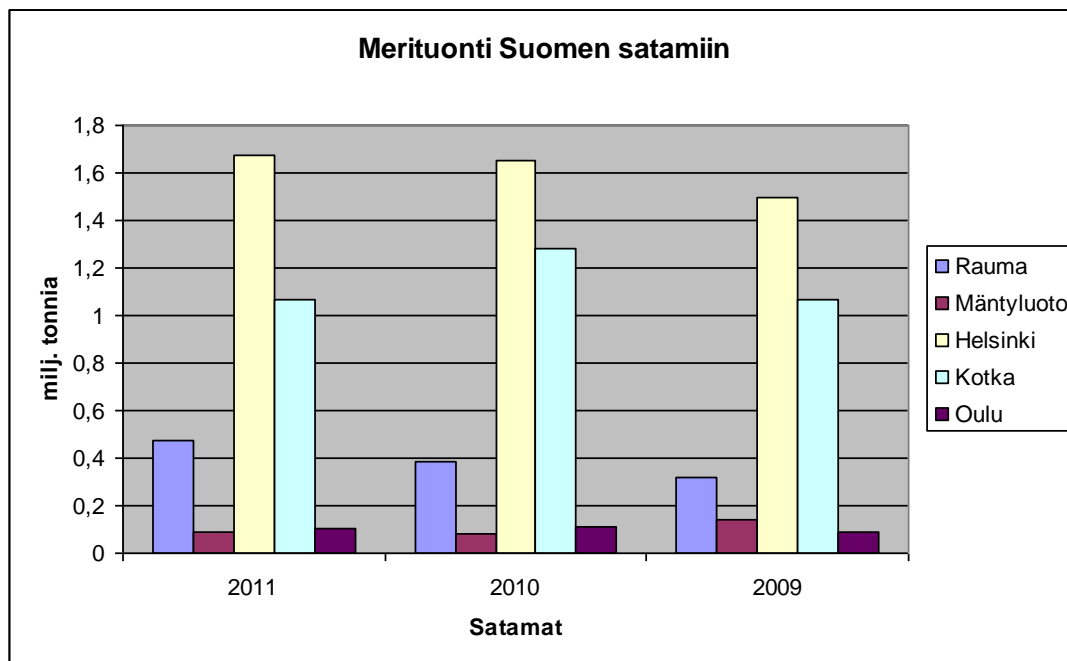
Suomen vilkkaimmat tuontikonttaliikenteen satamat ovat Rauma, Mäntyluoto, Helsinki, Kotka, Hamina ja Raahe. Suomen kymmenen suurimman sataman osuus koko ulkomaan tavaraliikenteestä oli lähes 80 prosenttia. Ulkomaan meriliikenne oli vuonna 2011 lähes 100 miljoonaa tonnia. Tuontia oli 54,2 miljoonaa ja vientiä 44,3 miljoonaa tonnia. Merkittävimmät tekijät tuonnin kasvussa olivat öljytuotteiden, ki-

vihien, kemikaalien ja kappaletavaratuonnin lisääntyminen. (Ville Hammarberg, 26.2.2012; 9)

Jokaisessa satamassa toimivat satamaoperaattorit, jotka ovat ahtaus- ja terminaali-toimintaa harjoittavia erillisiä yrityksiä. Helsingin satama on Suomen pääsatama. Siellä on tiheä linjaliikenne. Linjaliikenteen alusten lähtöjä on noin 130 viikossa. Helsingin sataman tavaraliikenne on pääasiassa ulkomaankaupan tuontia ja vientiä.

Rauman satama on vallannut huomattavasti jalansijaa Länsi-Suomen alueella, sillä tuontiliikenteen TEU-määrä on kasvanut vuodesta 2010 vuoteen 2011 41 %. Vuonna 2010 Rauman satamaan tuli ulkomailta 58 334 TEU:ta ja vuonna 2011 peräti 82 210 TEU:ta. (Rauman satama, liikennetilasto. 1.1.2011 – 31.10.2011) Rauma sataman jalkoihin on jäänyt muun muassa Hacklin Mäntyluodon satama, johon tulee tuontikontteja harvakseltaan. Suuri syy tähän on Rauman sataman edullisempi hintataso ja ympärivuorokautinen palvelu, joka helpottaa tavarankuljetusta huomattavasti. Lisäksi Rauman satamaan saapuu tuontilastissa olevia feedereitä useammin kuin esimerkiksi Mäntyluotoon.

Kotkan satama Oy ja Haminan satama Oy sulautuivat 1.5.2011 alkaen perustaen HaminaKotka Satama Oy – nimisen yhtiön. Yhdistymisen todettiin olevan molemmille osapuolille edullinen tärkeiden synergiaetujen saavuttamiseksi. (HaminaKotka satama, 2012)



Kuvio 3. Merituonti Suomen satamiin vuosina 2009 – 2011. (Suomen satamaliitto. Satamaliiton tilastoja)

5.6 Tavarantoonti yhteisön tullialueelle

Kuten edellä mainitaan, tavarantoonti tullialueelle vaati ennakkotoimia, mutta tavarantoonti konkreettinen rajanylitys aloittaa tullin tullioikeudellisen aseman. Kun tavaroita ei ole vielä tuotu yhteisöalueelle, niiden status on ”muut kuin yhteisötavarat”. Tällöin tavarat tulee esittää tullille. Tavarat voivat olla jo tullimenettelyssä jo saapuessaan (passitus) tai tavaroille on esitettävä tulliselvitysmuoto tai tavaroista on esitettävä yleisilmoitus väliaikaisesti varastoidusta tavarasta. Mikäli yhteisön alueelle saapuu yhteisötavaraa, ne ovat heti vapaassa liikkeessä eikä tavaroita tarvitse tällöin esittää tullille. Yhteisöasema on kuitenkin pystyttävä todistamaan. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

Kun puhutaan tavarantoonnista kolmansista maista yhteisön alueelle, tullilla on erittäin iso rooli tavarantoonti seurannassa. Tätä varten tullilla on käytössä monia eri järjestelmiä, jonka kautta tulli pystyy valvomaan saapuvaa tavaraa tehokkaasti.

Tyypillisiä riskitilanteita kansainvälisessä tavarakaupassa on useita. Tavara voidaan tullata väärällä nimikkeellä tai tavara ei ole sitä mitä tullille ilmoitetaan. Luotettavuuden ja valvonnan tehokkuuden takaamiseksi tulli pyrkii kokoajan kehittämään

järjestelmiään ja tavoitteena on luoda koko yhteisöä kattava sähköinen järjestelmä vuoteen 2015 mennessä. Edellä mainitun järjestelmän tavoitteena on turvallisuuden parantaminen yhteisössä liikkuvien tavaroiden kuljettamisessa sekä tullilmoitusten yksinkertaistaminen ja yhtenäistäminen.

5.6.1 Tullilaitos

Suomen tullilaitos perustettiin vuonna 1812 keisari Aleksanteri I:n määräyksellä. Viranomaisen nimeksi annettiin Päätullijohtokunta, jonka nimi vaihtui Tullihallitukseksi vuonna 1885. Tullilaitos on koko maan kattava EU:n sisä- ja ulkokaupan verotus-, valvonta- ja palveluorganisaatio, joka toteuttaa EU:n yhteistä tullipolitiikkaa. Tulli kantaa kolmansien maiden kanssa käytävässä kaupassa tullit, tuontimaksut ja arvonnalisäveron. Vuonna 1966 tullilaitoksemme myönsi ensimmäisen ilmoitusmenettelyluvan eli itsetariffioinnin kokeiluluvan. Ei kulunut kovinkaan kauan, kun astui voimaan ilmoitusmenettely eli vaatimus, että tavaranhaltija tai tämän asiamiehen tulee itse määrittellä tullinimikkeet ja veroperusteet. Tällöin huolintatehtäviin lisättiin uusi vaativa ammattinimike, tariffioija. Kehitys alalla jatkui ja ensimmäiset sähköistetyt tullilaukset toteutettiin vuonna 1970-luvun jälkipuolella. Huolitsijat laskivat itse asiakkaidensa tuontiverot ja myivät aktiivisesti omia kuljetuksiaan ja näin syntyi käsite kuljettavasta huolitsijasta. (Rauli Werdermann, 2011; 32)

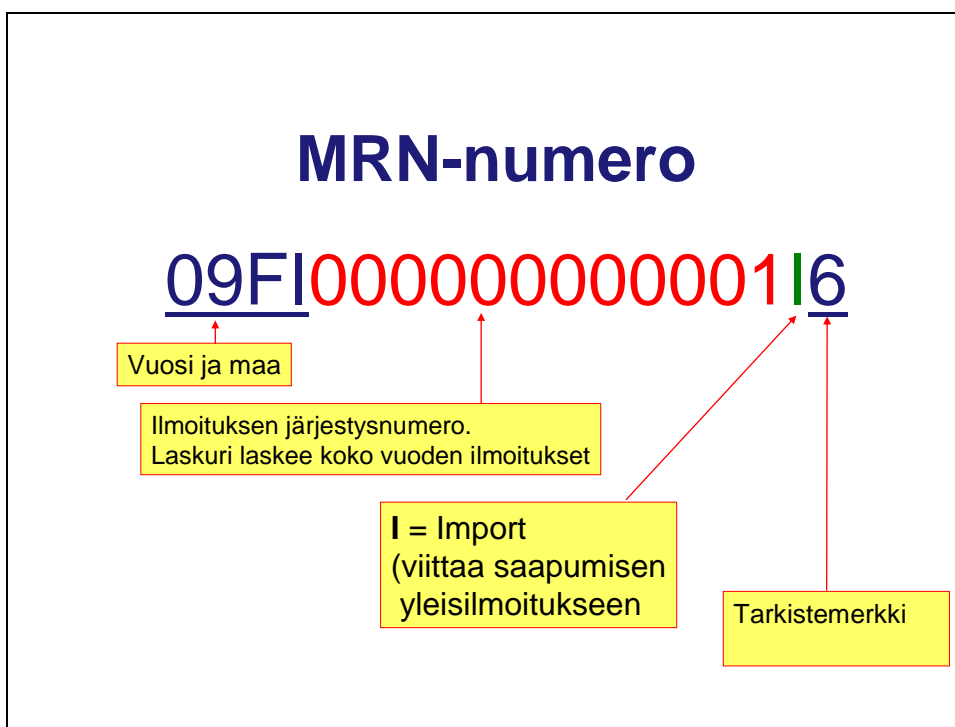
5.6.2 Arex/ MRN

Arex on tullin tietojärjestelmä ilmoituksille, joita annetaan liittyen tavarán saapumiseen yhteisön alueelle. Arex-järjestelmällä on yhteyden vienti-, tuonti- ja passitusjärjestelmiin. Liittymien avulla varmistetaan, että tavara on esitetty Tullille ennen tulliselvitysmuodon osoittamista ja sitä, että tavarat saa tuoda yhteisöalueelle tai viedä yhteisöalueelta. Tietojärjestelmään liittyy sanomaliikennettä muiden jäsenmaiden tietojärjestelmien kanssa. Arex-järjestelmän avulla Tulli valvoo, että tavaroille osoitetaan tulliselvitysmuoto määräajassa. (Tullihallitus, 15.8.2011)

Kuljetusliikkeet vastaavat siitä, että EU:n alueelle saapuvasta ja EU:n alueelta poistuvasta tavarasta annetaan turvatiedot sisältäviä ennakoilmoituksia sähköisesti tullil-

le. Meritse tuotaessa konossementin (B/L) laatinut laivayhtiö on vastuussa saapumisen yleisilmoituksen antamisesta. Saapumisen yleisilmoitus on annettava kaikesta aluksella olevasta tavarasta ensimmäiseen saapumispaikkaan yhteisössä.

Saapumisen yleisilmoitus saa viitenumeron (MRN), kun ilmoitus on käsitelty Tullin järjestelmässä. Yleisilmoituksella ilmoitus saa tapahtumatunnuksen ja MRN:n numero muodostuu jokaiselle tuontitapahtumalle. Ilmoituksen tekijän pitää toimittaa viitenumero (MRN) ja siihen liittyvä tavaraerän järjestysnumero eteenpäin tulliselvityksen tekijälle eli huolitsijalle tai väliaikaisen varaston pitäjälle. Myöhemmin tullilmoituksella (ITU, tullivarastointi) tarvitaan viittauksen saapumisen yleisilmoituksen MRN ja tavaraerännumero. MRN-numero sisältää aina 18 merkkiä ja on tärkeää, että huolitsija esittää MRN-numeron tullilmoituksessa alla olevassa muodossa. Mikäli MRN-numerossa on virheellinen määrä merkkejä, tulli ei hyväksy ilmoitusta. (Tullihallitus, 15.8.2011)



Kuva 3. MRN-numeron muodostuminen (Sähköinen palvelukeskus, 4.11.2011)

Jos sähköisiä Arex-ilmoituksia ei voi syystä tai toisesta antaa, tulee toimijan hakea lupaa varamenettelyyn käyttöön Sähköisestä palvelukeskuksesta. Tällöin tulli antaa varamenettelyluvan, jonka perusteella tulli-ilmoitus voidaan antaa ilman MRN-

numeroa. Varamenettelylupa on voimaassa määräajan ja sitä tulee käyttää vain niihin lähetyksiin, joihin lupa on nimenomaisesti saatu. (Tullihallitus, 15.8.2011)

5.6.3 Tavarankuokittelu

Harmonoidun järjestelmän nimikkeistö (The Harmonized Commodity Description and Coding System) on Maailman tullijärjestön (WCO, viralliselta nimeltään Tulliyhteistyöneuvosto) laatima ja ylläpitämä kuusinumeroinen kauppatavaroiden kuvaus- ja koodausjärjestelmä. Järjestelmä perustuu harmonoidusta tavarankuvaus ja –koodausjärjestelmästä tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen. HS-nimikkeistöä käytetään yhteensä yli 200 maassa ja tulliliitossa, joten sitä soveltavien maiden kaupan osuus maailmankaupasta lähentelee ja sataa prosenttia. (Tullihallitus, 31.10.2011; 5)

Jokaisella tavaralla on oma numerosarja – kymmennumeroinen nimike. Nimikkeisiin liittyy kauppapoliittisia toimenpiteitä. Suomen käyttötariffi perustuu komission tiedoksiantona julkaistuun julkaisuun nimeltä Euroopan yhteisöjen yhtenäistetty tariffi (taric), joka perustuu neuvoston asetukseen yhdistetystä nimikkeistöstä (Combined Nomenclature, myöhemmin CN). Kaiken tämän pohjana on harmonoitu nimikkeistö, joka on tullitariffin perusnimikkeistö. Tätä HS-nimikkeistöä käytetään muun muassa kansainvälisen kaupan tilastoinnissa, alkuperäsäännöissä ja kauppaneuvotteluissa. (Tullihallitus, 17.6.2010)

EU:iin liittymisen jälkeen tullisäännöstö monimutkaistui verrattuna Suomen aikaisempaan omaan tullisäännöstöön. Suomessa huolitsija on tulli-ilmoittamisen asiamies. Valtaosa huolitsijoista toimii suorana edustajana asiakkaan nimissä ja vastuulla. Nimikkeistöllä tarkoitetaan tavarankuokitusta. Siinä tavarat ovat ryhmitelty tietyn systematiikan mukaan, kuten tuotannonaloittain, tavarankuokituksen tai tavarankuokituksen valmistuksen mukaan. Tavarankuokittelu etenee raaka-aineesta puolivalmistukseen ja siitä valmiiseen tavarankuokintaan. Tavarankuokitteluun nimikkeistössä eri jaksoihin ja jaksosten sisällä eri ryhmiin. Jaksoja on kaiken kaikkiaan 22, jotka alkavat jaksosta I; Elävät eläimet ja eläintuotteet ja päättyvät jaksoon XXI; Taideteokset, kokoelmaesineet ja antiikkiesineet. Jokaisen jaksos sisällä tavarankuokittelu jaetaan ryhmiin. Ryhmiä on kaiken

kaikkiaan 99, joista 98 on käytössä. Riippuen jaksosta, ryhmiä on jokaisessa jaksossa erisuuruinen määrä. Ryhmät jakautuvat vielä päänimikkeisiin ja alanimikkeisiin. Näistä löytyvät tarkemmat tavarankuvaukset ja nimikkeisiin liittyvät kauppapoliittiset toimenpiteet. (Tullihallitus, 17.6.2010)

Kuten jo edellä mainitaan, tavaroiden kymmennumeroinen numerosarja eli nimike rakentuu HS-, CN- ja Taric-nimikkeistä. Oikean nimikkeen kautta Tulli voi olla varma, että tuontiselvitykseen liittyvät rajoitukset ja verotus ovat olleet säädösten mukaiset. Nimikkeen kuusi ensimmäistä numeroa perustuvat harmonoituun nimikkeistöön (HS), joka on yhdistetyn nimikkeistön (CN) pohjana oleva nimikkeistö. Yhdistetyn nimikkeistön nimike on kahdeksannumeroinen (HS-nimike ja kaksi viimeistä numeroa = CN-alanimike). Taric alanimike on kymmennumeroinen (HS-nimike + CN-alanimike + kaksi viimeistä = Taric-alanimike). Taric alanimikettä käytetään tuonnissa kolmansista maista. (Tullihallitus, 17.6.2010)

Kaikki käytettävät nimikkeet ovat saatavilla Euroopan komission ylläpitämältä taric-kyselysivulta. (Euroopan komissio, 16.5.2012) Tämä sivusto on huolitsijan käytetyin työkalu, kun tavaraa saapuu kolmansista maista Suomeen. Sivusto ylläpidetään aktiivisesti ja myös muutokset tai uudistukset päivitetään järjestelmään. Huolitsijan tulee käyttää oikeaa tariffiointitekniikkaa, joiden avulla löydetään tavaralle oikea nimike päänimikkeestä mahdolliseen alanimikkeeseen asti. Tariffiointi aloitetaan oikean jaksoson ja ryhmän löytämisen jälkeen valitsemalla 4-numeroinen päänimike. Päänimike valitaan sen mukaan, mistä tavarasta on kyse. Ei riitä, että tavaralle löydetään oikea päänimike, vaan huolitsijan tulee myös tarkastella sekä jaksojen että ryhmien huomautuksia, joiden perusteella jokin tavara luokitellaan johonkin toiseen ryhmään, johon alun perin oli suunniteltu. Tämän jälkeen tavaralle valitaan alanimike. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

Tavaroiden paljous ilmoitetaan sekä tuonnissa että viennissä kiloina(kg). Eräissä tapauksissa on ilmoitettava lisäpaljousyksikkö, esimerkiksi kappale, pari tai litra. Mikäli nimike vaatii lisäpaljousyksikön, se on erikseen ilmoitettu taric-koodin yhteydessä. Lisäksi joihinkin tavaroihin liittyy erityisiä tuontirajoituksia. Myös nämä kaikki rajoitukset löytyvät taric-koodien takaa. Nämä rajoitukset ovat suoraan riippuvaisia alkuperämaasta, valmistajasta ja tullinimikkeestä, joten oikean tullinimik-

keen löytäminen on ensiarvoisen tärkeää. Tuontirajoitukset ilmoitetaan tullausilmoituksella koodeilla, jotka mahdollistavat tai estävät tuonnin. Rajoitukset voivat liittyä kissan ja koiran turkiksiin. Kissat ja koirat ovat Euroopan unionin mukaan lemmikkieläimiä, eikä niiden turkkeja saa käyttää tavaroiden valmistuksessa. Yleensä tällainen rajoitus liittyy vaatteisiin, asusteisiin, koristeisiin. Oikean koodin ilmoittamiseksi joudumme ehkä varmistamaan maahantuojalta, ettei lemmikinkarvaa ole käytetty. Tullaukseen lisätään koodi Y922. Rajoitus voi koskea myös hyljetuotteiden tuontia. Tällöin tullaukseen lisätään koodi Y032, joka tarkoittaa, että kyseessä ei ole hyljetuote. Edellä mainitut koodit on oltava huolitsijalla tiedossa ja ne tulee aina erikseen ilmoittaa tullille. Lisäksi rajoitukset voivat liittyä kidutuksen ja sortotoimenpiteen estämiseen, huumeisiin ja lääkkeisiin sekä ase-, ydin- ja avaruusteknologian rajoitukseen, niin sanottuihin kaksikäyttötuotteisiin. Polkumyyntitullien hallinta vaatii myös huolitsijalta osaamista. Polkumyyntitullilla korvataan hinnanero, joka syntyy kun tavara tuodaan maahan kotimarkkinahintaa alhaisemmalla hinnalla. Täten liian alhainen vientihinta saatetaan normaalia hintatasoa vastaavaksi. Huolitsijan on siis osattava ohjeistaa asiakasta, jotta tällaista polkumyyntitullia ei tulisi maahantuojan maksettavaksi. Polkumyyntitulli voi esimerkiksi olla 85 % kauppalaskun arvosta. (Rauli Werdermann, 2011; 33)

5.6.4 Tuonnin tulliselvitysmuodot

Ilmoitus tavaran saapumisesta voidaan tehdä tullille kirjallisesti SAD-lomakkeella (LIITE 10), automaattisen tietojen käsittelyn avulla, suullisesti tai muulla tavalla kuten esimerkiksi maaliskuussa 2011 käyttöön tulleella nettituontilomakkeella. EDI-ilmoitus on organisaatioiden välinen määrämuotoisten aineistojen (EDI-sanomien) sähköinen tiedonsiirto.

Tulliselvitysmuodon esittäminen tarkoittaa sitä, että tavaranhaltija kertoo Tullille, mitä hän haluaa tuomilleen tavaroille tehdä. Valittu selvitysmuoto vaikuttaa muun muassa tavaroiden tuontiverotukseen, tavaroiden tullioikeudelliseen asemaan ja mahdollisten tuonti- tai vientirajoitusten soveltamiseen. Tulliselvitysmuotoja ovat (Tullihallitus, 21.10.2010):

- Vapaavarastoon tai – alueelle siirtäminen

Maahantuodut tavarat voidaan heti tuonnin jälkeen siirtää vapaavarastoon tai vapaa-alueelle, tätä toimintoa kutsutaan yleisesti varastoonpanoksi. Niiden tullioikeudellinen asema on muun kuin yhteisötavaran tullioikeudellinen asema, eikä tavaraa saa siirtää pois vapaavarastosta tai käsitellä ilman tullin lupaa. Mikäli maahantuojalla haluaa siirtää tavarat vapaavarastoon, tulee huolitsijan tehdä tulli-ilmoitus tuontipaikan tulliin. Ilmoituksessa on oltava menettelykoodi, jolla ilmoitetaan mitä tavaralle halutaan tehdä. Kun maahantuojalla haluaa ottaa tavarat käyttöönsä vapaavarastosta, suoritetaan varastostaotto. Maahantuojalla voi ottaa joko koko tuodun määrän tai vain osan. Huolitsija tekee tullauksen maahantuojan ohjeen mukaan. Kun tavara on tullattu, maahantuojalla maksaa tässä vaiheessa tavarasta kannettavat verot ja maksut.

- Jälleenvienti

Jälleenvienti on tulliselvitysmuoto, jossa yhteisön alueelle tuodaan tavaroita, ja ne viedään määrääjän puitteissa pois tullialueelta. Tässä välissä tavaroita ei tullata maahan joten niistä ei makseta maksuja eikä veroja, kuten tavallisessa tuonnissa. Jälleenvienti on huolitsijan työssä suhteellisen harvinainen. Jälleenvienti tulee kysymykseen, mikäli Suomi on vain kauttakulkumaa ja tavara passitetaan edelleen yhteisön ulkopuolelle.

- Hävittäminen

Tavarat, jotka tuodaan maahan, mutta niitä ei voi esimerkiksi pilaantumisen tai rikkoutumisen takia käyttää alkuperäiseen tarkoitukseen, voidaan hävittää tullin valvonnassa. Tällainen tulliselvitysmuoto on osoitettava tavaroille ennen kuin ne saavat luovutus päätöksen, eli ovat vapaassa liikkeessä yhteisön tullialueella. Mikäli tavara hävitetään, maahantuojalla ei ole velvollisuutta maksaa tavaroista tuontitulleja ja – veroja. Tavarat hävitetään tavaranhaltijan kustannuksella. Tulli on seuraamassa hävitystä ja tulli tekee hävityksestä pöytäkirjan, joka todistaa, että tavara on hävitetty asianmukaisesti. Hävittäminen on myös erittäin harvinainen toimenpide. Tavaroita voidaan joutua hävittämään myös, mikäli tavara ei vastaa EU:n turvallisuuskriteerejä.

- Valtiolle luovuttaminen

Tavaran luovuttaminen valtiolle tulee kyseeseen tilanteessa, jossa esimerkiksi maahantuojia huomaakin, että hänellä ei ole varaa maksaa maahantuonnin yhteydessä kannettavia veroja ja maksuja. Tämän tulliselvitysmuodon käyttämisen edellytyksenä on, että tavarat on esitetty tullille asianmukaisesti. Usein valtiolle luovutetut tavarat myydään valtion toimesta edelleen huutokaupassa.

- Asettaminen tullimenettelyyn

Tullimenettelyyn asettaminen on myös yksi tulliselvitysmuoto. Vapaaseen liikkeeseen luovutus on yksi perusmenettelyistä ja passitus, tullivarastointi, väliaikainen maahantuonti, sisäinen jalostus, tullivalvonnassa tapahtuva valmistus, ulkoinen jalostus ja vienti ovat erityismenettelyjä ja myös luvanvaraisia. Käsittelen tässä työssäni perusmenettelyä, eli vapaaseen liikkeeseen luovutusta ja yhtä yleisempää erikoismenettelyä eli passitusta.

- Vapaaseen liikkeeseen luovutus

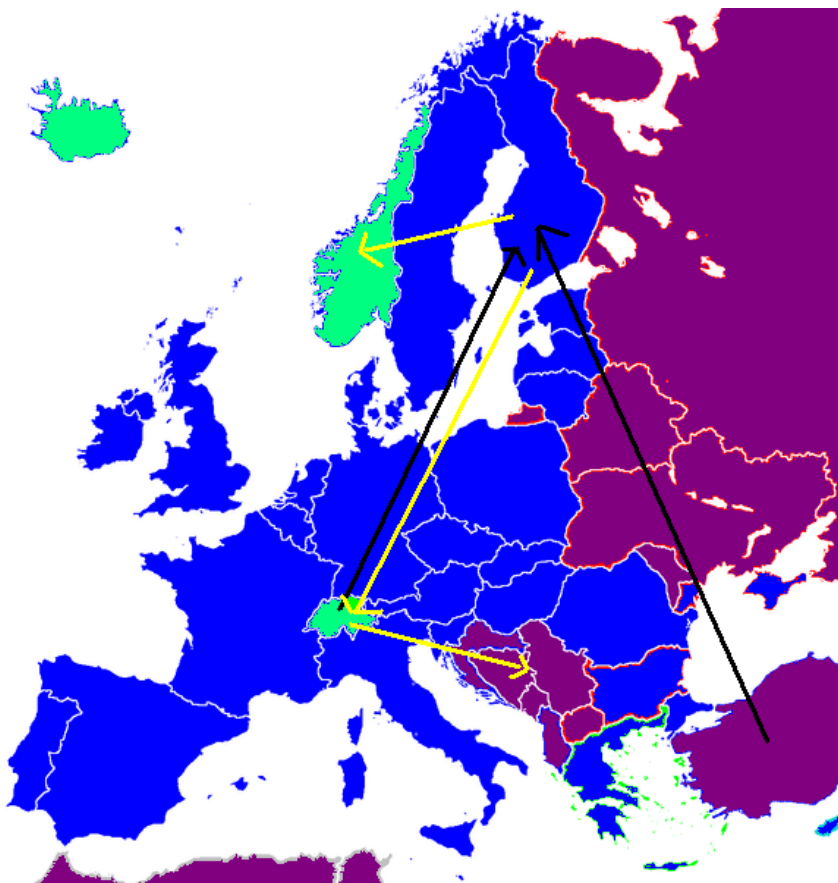
Kuten jo edellä mainitaan, vapaaseen liikkeeseen luovutus on yleisimmin käytetty menettely. Sitä käytetään, kun EU:n ulkopuolelta halutaan tuoda tavaroita EU:n tullialueelle pysyvästi. Jotta tavaralle saadaan luovutus päätös eli tulli luovuttaa sen vapaaseen liikkeeseen EU:n sisälle, tavaranhaltijan tai hänen edustajan tulee tehdä tullille tulli-ilmoitus. Tulli-ilmoituksesta on käytävä ilmi kaikki ne tiedot, jotka ovat tarpeen tavarann tunnistamiseksi ja verotuksen toimittamiseksi. Jotta huolitsija voi tehdä tullille tulli-ilmoituksen, tavaranhaltijan tulee toimittaa hänelle kauppalasku, pakkauslista ja mahdollisen alkuperätodistus. Lisäksi tärkein edellytys tavarann luovuttamiselle on kolmen alkuperäisen konossementin vastaanottaminen tai vaihtoehtoisesti siirtoleimatun konossementin vastaanottaminen.

- Passitus

Passitus on tavarankuljetuksia ja kansainvälistä kaupankäyntiä helpottava tullimenettely. Siinä tavaraa kuljetetaan tullivalvonnassa lähtötullista

määrätulliin, jossa se tulliselvitetään. Passituksessa tavaroita voidaan siirtää passitusalueella tullia tai muita maksuja maksamatta. Sitä varten vaaditaan kuitenkin mahdollisten tullien ja verojen määrän kattava vakuutus. Passitusmenettelyä voidaan käyttää Euroopan yhteisön tullialueella ja Efta-maissa. Mikäli huolitsijan tulee tehdä tavaralle passitus, huolitsijan tehtävä on ilmoittaa tullille passituksessa vaadittavat tiedot, sekä antaa Tullille vastineeksi mahdollisen verovelan kattava vakuus. Lisäksi huolitsija vastaa siitä, että tavarat ja asiakirjat esitetään muuttumattomina määrätöimipaikassa.

Yhteisön ulkoinen passitus, eli T1-passitus perustuu Tullikoodeksiin. Yhteisön ulkoinen passitus voidaan suorittaa tavaralle, joka on tullaamatonta kolmannen maan tavaraa (tai yhteisötavaraa, johon liittyy tullinpalautus tai EU-tukia). Yhteisön sisäinen passitus eli T2-passitus suoritetaan tavaralle, joka on yhteisötavaraa Efta-maan kautta. Lisäksi on olemassa passitusmenettely, jota kutsutaan T2F-passitukseksi. Tätä passitusmenettelyä käytetään kun kyseessä on tavara, joka kuljetetaan yhteisön veroalueeseen kuulumattomille alueille tai alueilta tai niiden välillä.



Kuva 4. Passitus.

Mustat nuolet = T1-passitus (yhteisön ulkoinen passitus), Yhteisötavara, johon liittyy tullinpalautus tai EU-tukia, kun ne kuljetetaan Efta-maahan tai sellaisen kautta.

Keltaiset nuolet = T2-passitus (yhteisön sisäinen passitus). Yhteisötavaran vienti EU:sta Efta-maahan tai niiden kautta. (Tullivirkamiesliitto ry, 7.4.2011)

5.6.5 Tuontitullaus konkreettisesti

Kun tullausta tehdään, aluksi valitaan tehdäänkö heti täydellinen ilmoitus vai epätäydellinen, joka täydennetään myöhemmin. Epätäydellinen ilmoitus voidaan joutua tekemään, jos esimerkiksi FOB-lähetyksessä rahtihinnat eivät ole tiedossa. Tulli-ilmoitus on jätettävä tullille 45 päivän kuluessa tavarán saapumisesta. Mikäli tavarasta tehdään epätäydellinen ilmoitus Tullille, täydentävä tulli-ilmoitus on tehtävä 10 päivän kuluessa epätäydellisen jättämisestä. (Tullihallitus, 21.10.2010)

Tulli-ilmoitukseen on kirjattava tavarán lähettäjän, maahantuojan sekä vastaanottajan täydelliset tiedot. Näitä tietoja ovat muun muassa yrityksen nimi, osoite ja y-tunnus. Tavallisimmissa tilanteissa sekä maahantuoja että vastaanottaja ovat sama yritys, mutta on myös tilanteita, joissa tavara on myyty kolmannelle osapuolelle, mutta ku-

lut maksaa maahantuojaa. Tuontitullaukseen on kirjattava millaisesta kauppatapahtumasta on kyse, tullataanko tavara tavallisena tuontina, jolloin vastaanottaja maksaa kaikki verot ja kulut, vai onko kyse kenties erityisestä menettelystä. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

Tulli-ilmoitukseen on myös merkattava kenen vastuulla tulli-ilmoitusten arkistointi on. 1.1.2012 tuli voimaan päätös, jonka mukaan jokaisen tavaranhaltijan/ viejän, joka antaa tai jonka puolesta tulli-ilmoitukset annetaan Suomen Tullille sähköisesti, on itse huolehdittava tullaukseen liittyvien kaupallisten asiakirjojen eli tullausasiakirjojen arkistoinnista 1.1.2012 alkaen. Asiakirjoja ei toimiteta Tullille, elleivät säädökset tai tulliviranomainen näin erikseen määrää. (Tullihallitus, 30.12.2011)

Maahantuojaa voi olla tullissa rekisteröity asiakas tai käteisasiakas. Rekisteröidyksi asiakkaaksi tulee rekisteröityä etukäteen ja rekisteröityminen vaatii vakuuden. Käteisasiakkaan ei tarvitse rekisteröityä eikä antaa tullille vakuutta. Suurin ero rekisteröidyn ja käteisasiakkaan välillä on tavaran haltuun saamisessa. Rekisteröity asiakas saa tavaran haltuunsa ennen tullivelan maksamista kun taas käteisasiakkaan on maksettava tullivelka ja muut verot ennen tavaran luovuttamista.

Huolitsija toimii edustajana maahantuojan ja tullin välillä. Edustaja voi toimia välillisenä edustajana, suorana edustajana tai suorana edustajana takaajan vastuulla. Suora edustaja antaa tulli-ilmoituksen päämiehen nimissä ja puolesta. Edustajalla ei ole vastuuta ensi- tai jälkitullauksesta, jos edustaja on toiminut vilpittömässä mielessä. Välillinen edustaja antaa tulli-ilmoituksen päämiehen puolesta, mutta omissa nimissään eli tällöin hän toimii tavaranhaltijan vastuulla. Tullivelkaa ja jälkitullauksia peritään ensisijaisesti edustajalta. (Tätä edustajamuotoa ei yleisesti käytetä). Suora edustaja takaajan vastuulla antaa asiakkaan puolesta takauksen siitä, että syntynyt tai mahdollisesti syntyvä tulli- ja arvonlisävelka maksetaan määräajassa. (Tullivirkamiesliitto, 7.4.2011)

Tulli-ilmoitukseen on siis merkattava toimiiko huolitsija takaajan vastuulla vai suorana edustajana maahantuojan ja Tullin välillä. Mikäli huolitsija toimii takaajan vastuulla, hän tullaa maahantuojan tavarat huolintayrityksen tulliluotonumerolla ja tällöin tulli ja arvonlisävero veloitetaan huolintayritykseltä, joka veloittaa verot edel-

leen maahantuojalta. Mikäli toimitaan suorana edustajana, huolitsija tullaa tavarat maahantuojan tulliluotonumerolla ja verot kannetaan suoraan maahantuojalta. Usein suuret ja aktiiviset tuontiyrietykset toimivat omalla tulliluotonumerolla. Tämä tulliluotonumero tulee hakea erikseen tullilta ja vain tietyn vakauden omaava yritys voi sen saada. (Tullihallitus, 1.1.2005; 9)

Huolitsijan on selvitettävä kauppatapahtuman luonne eli miten tavara tuodaan maahan. Yleisimmät käytetyt muodot ovat *sitova osto-/myyntitapahtuma*, tällöin tavara tullataan normaalina tuontina, *liiketoimet, johon ei liity omistussuhteen muutosta*, tällöin tavara voidaan tuoda maahan koeajoa varten sekä *tavaran palautus*, tällöin tavara on kolmen viimeisen vuoden sisällä viety maasta pois ja nyt palautuu takaisin muuttumattomana. Kauppatapahtuman luonteita on toki muitakin ja se valitaan yksityiskohtaisesti riippuen keikasta. Kauppatapahtuman luonne on valittava tarkoin, koska se vaikuttaa myös verojen määrään. (Tullihallitus, 1.1.2005; 9)

Tulli-ilmoituksen perustietoihin sisältyy pakollisena tietona tavarän lähtömaan, kauttakulkumaan ja määrömaan ilmoittaminen. Lisäksi ilmoituksessa on ilmaistava aktiivinen kulkuneuvo eli valtamerialus ja sisömaan kulkuneuvo eli feeder tai mahdollinen maantiekuljetuksen ajoneuvo. Toimitusehto on myös yksi oleellisimmista seikoista, joka tulee olla tulli-ilmoituksella. Lisäksi tulli-ilmoituksen perustiedoissa tulee olla merkattu saapumistulli ja tavarän sijaintipaikka sekä bruttopaino ja kolliluku. Edellä mainitut tiedot huolitsija saa valtakirjasta, jonka varustamo toimittaa. Bruttopainon ja kolliluvun täsmöäminen valtakirjan kanssa on tärkein edellytys, että tavara saadaan satamasta liikkeelle. MRN-numero ja tulopäivämäärä syötetään myös tässä kohtaa tulli-ilmoitusta. Mikäli tavara on saapunut maahan kappaletavarana ja purettu terminaaliin, perustiedoissa tulee olla ilmoitettu terminaalista saatu tulonumero ja varaston tunnus. (Tullihallitus, 1.1.2005; 27)

Kun kaikki edellä mainitut kohdat on täytetty, huolitsija lisää tullaukseen kauppalaskun tiedot, kuten laskun numero, päivämäärä, kauppalaskun arvo ja kauppalaskuun mahdollisesti liittyvä alkuperätodistus, jolla tavaralle voidaan myöntää alennettu tulli tai tullittomuus. Kauppalaskun rivit tariffioidaan oikeisiin nimikkeisiin ja tullauksessa nimikkeet erotellaan omille riveilleen. Nimikkeet kirjataan tulli-ilmoitukselle ja jokaisen nimikkeen kohdalle merkataan tullijärjestelmä, jossa 1011 viittaa kolman-

sista maista tuotavaan tavarahan. Mikäli tavara tulee maasta, jonka kanssa Suomella on vapaakauppasopimus, tähän merkataan maan tunnus (KR tai TR).

Menettely valitaan myös riippuen tavarahan tuontitavasta. Menettelymuotoja on myös lukuisia, mutta alla muutama esimerkki (Tullihallitus, 1.1.2005; 92):

- 40 00; *muu kuin tullittomasti toimitettujen tavaroiden luovutus kulutukseen ja liikkeeseen*
- 49 00; *luovutus kotimaan kulutukseen EU:n erityisalueiden kaupassa* (käytetään tavarasta, joka tulee maasta, jonka kanssa Suomella on vapaakauppasopimus)

Tullikohtelu- kohtaan valitaan numerosarja, joka määrittää mahdollisen etuuskohtelun tietyille nimikkeelle. Numerosarjat on jaettu ryhmiin (Tullihallitus, 1.1.2005; 60):

- 100; *normaali tariffi, ei suspensiota tai kiintiötä*
- 200; *GSP, ei suspensiota tai kiintiötä* (käytetään, kun kyseessä on alkuperätodistuksella saatava etuuskohtelu. Tällöin tullille on esitettävä alkuperätodistus.)
- 300; *muu etuus* (käytetään muun muassa vapaakauppasopimuksen alaisista maista tuotavaan tavarahan)

Kansallinen menettely käsittää tullittomuusasetuksen ja väliaikaisen maahantuonnin menettelyt. Kansallisia koodeja käytetään kun halutaan syystä tai toisesta saada tavaralle tullittomuusasetuksen mukainen tullittomuus. Tällaisia tavaroita ovat muun muassa muuttotavarat, tutkimuksiin tulevat tavarat, opiskelijan mukana tulevat tavarat. Alla muutama esimerkki kansallisista koodeista (Tullihallitus, 1.1.2005; 65–66):

- 300; *tutkimus, testi, analyysiin tuotavat tavarat*
- 302; *muuttotavarat*
- 325; *opiskelutarvikkeet*
- C33; *Tullittomuusasetuksen mukaan saadaan 0 %: n tulli*
- NAL; *tavaroiden jatkokuljetus Suomen kautta*
- 7RB; *palautustavarat, myyty verottomana*

Tuotteen arvo ja nettopaino otetaan kauppalaskusta, Lisäksi tullaukseen on mahdollista merkata arvonlisäverokanta. Maahantuotavista tavaroista maksetaan veroa yleensä 23 prosenttia veron perusteesta. Joihinkin tavaroihin sovelletaan alennettua verokantaa ja joistakin tuotteista ei kanneta arvonlisäveroa lainkaan.

Tullauksessa tämä verokanta merkataan kohtaan ALVvap. Mikäli halutaan soveltaa 23 % veroa ruudun voi jättää tyhjäksi tai ruutuun voidaan merkata tunnukset (Tullihallitus, 1.1.2005; 99):

- Q085; *Alennettu ALV-kanta (esim. lääkkeet) 8 %*
- Q227; *Alennettu arvonlisävero 12 %*

Kaikki koodit, joita tullauksessa voidaan käyttää löytyvät Tullin julkaisemasta Tulli-ilmoituksen eli hallinnollisen yhtenäisasiakirjan (SAD-lomake) täyttöohjeista. Kuten huomata saattaa koodeja on paljon ja niiden käsitteleminen kuuluu huolitsijan ammattitaitoon.

Rivinvno	Tuotekdi (Ctrl-4)	Tuotenimi													
1	2309101100	CHICKEN JERKY													
Tullinimike	Taric	Ap.maa	Lisäkd1	kd2	kd3	Tullijäri	Menettely	Kohtelu	KMen	ALVvap	Val	Valsumma	Kurssi/pvm	EUR summa	
23091011	00	CN				1011	40	00	100	999	Q227	USD	35051,52	1,308000	26797,80
Paljous	Yksikkö	Nettopainon jako		Salli 0-paljous		Dik.erä	Erotin								
4300,800	KGMN	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>											
0,000		<input type="checkbox"/> Ei alkup.tod.				MRN-numero	MPos nro	Rivin tyyppi							
						12FI00000027157915	1	1	Normaali rivi						

Kuva 5. Kopio tullausohjelmasta.

5.6.6 Tullausarvo ja arvonlisäverotus tuontitullauksessa

Kun huolitsija tekee tuontitullausta, hänen tulee ottaa tullauksessa huomioon rahdin suuruus lähtöpaikasta määräpaikkaan, mahdolliset vakuutukset sekä lastaus- ja käsittelykustannukset. Tullausarvo on lähtökohtana maahantuonnin arvonlisäverolle ja tilastolle. Tullausarvolla on kauppapoliittinen ja fiskaalinen merkitys.

Arvonlisävero on yleinen kulutusvero, joka kohdistuu lähes kaikkien tavaroiden ja palvelujen kulutukseen. Veronkannosta vastaavia viranomaisia ovat muun muassa verohallinto ja tullilaitos. Yhteisön ulkopuolelta tapahtuvasta tavarantoiminnan suorittavan arvonlisäveron kantaa tullilaitos muun tuontiverotuksen yhteydessä. Arvonlisäverotus on EU:ssa hyvin pitkälle yhdenmukaistettu verotuksen muoto.

Arvonlisäveroa kannetaan pääsääntöisesti kaikista tavaroista, jotka tuodaan Suomeen kolmansista maista. Veron määrä on 23 % muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta, kuten 12 %:n arvonlisävero kannetaan ruuasta, juomasta sekä yleisimmistä elintarvikkeissa käytettävistä lisäaineista, ja 9 %:n arvonlisävero kannetaan muun muassa farmaseuttisista tuotteista sekä kirjoista ja taide-esineistä. Arvonlisäverotuksessa sovelletaan kulutus- eli määräraamaperiaatetta, joka tarkoittaa sitä, että tavaroiden maahantuonti sekä yhteisöhankinta on säädetty verolliseksi ja vienti sekä yhteisömyynti verottomaksi. Arvonlisäveron peruste on pääsääntöisesti tullausarvo. Veron perusteesseen sisällytetään tavaran kuljetus-, lastaus-, purkaus- ja vakuutuskustannukset sekä muut maahantuontiin liittyvät kustannukset ensimmäiseen Suomessa olevaan määräpaikkaan saakka. Arvonlisäveron maksaminen lankeaa maahantuojalle samaan aikaan kuin tullin maksamisvelvollisuus. (Tullivirkamiesliitto ry, 7.4.2011)

Esimerkki: Yhteisön tullialueelle ja tarkemmin vielä Suomeen tuodaan neljäkymmenen jalan (40'g) kontillinen iranilaisia taateleita. Kontti saapui alun perin laivalla yhteisön tullialueelle Valencian satamaan Espanjaan. Sieltä se jatkokuljetettiin T1-passitusmenettelyssä maantiekuljetuksena edelleen Helsinkiin, jossa taatelit tullataan vapaaseen liikkeeseen. Tullauksen yhteydessä esitetään, tulli-ilmoituksen lisäksi, kauppalasku, jossa tavaran arvo on USD 20 000, toimituslauseke FOB Bandar Abbas (Iran), ja tullausarvoilmoitus D.V.1. Näiden lisäksi esitetään rahtilasku, josta ilmenee, että suomalainen ostaja on maksanut kuljetuskustannuksia ja vakuutusmaksuja yhteensä 1000€ siten, että 400€:n osuus koskee maantiekuljetusta välillä Valencia – Helsinki. Lisäksi ostaja on maksanut myyntiagentille välityspalkkiota 150€. Määritetään tavaraerälle tullausarvo ja lasketaan kannettava tullin ja arvonlisäveron määrä.

Aluksi valitaan oikea taric-koodi. Aloitetaan oikean jakson valinnasta: Jakso II sisältää *kasvituotteet*, johon oletetaan taateliin kuuluvan. Oikean jakson löydyttyä valitaan oikea ryhmä. II-jakso sisältää yhdeksän ryhmää, joissa ryhmä 8 sisältää: *syötävät hedelmät ja pähkinät; sitrushedelmien ja melonin kuoret*. Valitaan siis ryhmä 8. Ryhmässä kahdeksan on 14 päänimikettä, jossa nimike 0804 sisältää *tuoreet tai kiuvatut taatelit*. Valitaan siis päänimike 0804, jonka jälkeen avautuu viisi alanimikettä. Alanimike 080410 sisältää *taatelit*. Taateliin alanimike jaetaan vielä neljään alanimikkeeseen sen käyttötarkoituksen mukaan. Valitaan alanimike, jossa nettopai-

no on vähemmän kuin 35kg. Täten olemme siis löytäneet tuontitavaralle nimikkeen 0804100020. Iranista saapuvan taatelin tariffin mukainen tulli on 7,7 %.

Tullausarvo on arvo, josta tulli kannetaan. Tullausarvoa laskettaessa otetaan huomioon kauppalaskun loppusumma ja rahdin määrä kolmansista maista (Iran) ensimmäiseen Euroopan satamaan (Valencia).

- Tullausarvo on $(\text{USD } 20\,000 * 0,75) + 600\text{€} = 15000\text{€} + 600\text{€} = 15600\text{€}$
- Tullin määrä lasketaan tullausarvo kerrottuna tulliprosentilla $15600\text{€} * 0,077 = 1201,20\text{€}$.
- Arvonlisäveroperuste lasketaan kun tullausarvoon lisätään kulut välisatamasta määräpaikkaan + muut kulut Euroopassa $15600\text{€} + 400\text{€} + 150\text{€} = 16150\text{€}$
- Arvonlisävero määräytyy tullin määrä lisättynä arvonlisäveroperusteella kerrottuna yleisellä 23 %:lla. $(1201,20\text{€} + 16150\text{€}) * 0,23 = 3990,78\text{€}$

Tavara voi myös tiettyjä sääntöjä noudattaen olla tulliton. Tullittomuus on EU-lainsäädännössä tarkoitettu vapautus tullimaksusta, kun tavaroita tuodaan kolmansista maista yhteisöön. Tavara on tulliton muun muassa seuraavanlaisissa tilanteissa: muonitus, diplomaattitavarat, palautustavarat, opiskelijoiden tavarat sekä arvoltaan vähäinen lähetys. Jotta tavara voidaan tullata maahan tullitta, tulee tullille esittää erinäisiä todistuksia, jolla todistetaan, että tavara on tulliton maahantuotaessa. Kun tavara halutaan saada tullittomaksi, se tariffioidaan 99-ryhmään. (Tullivirkamiesliitto ry, 7.4.2011)

5.7 Erityistapauksia

Lisäksi huolitsijan eteen voi tulla tapauksia, jotka vaativat erityistoimenpiteitä. Tällaisia ovat muun muassa eläimistä saatavien elintarvikkeiden tuonti kolmansista maista. Tällöin huolitsijan on entistä enemmän tehtävä yhteistyötä eri tahojen kanssa. Eläinperäisiä eli eläimistä saatavia elintarvikkeita ovat esimerkiksi liha, lihatuotteet ja – valmisteet, maito, maitotuotteet. Kolmansista maista Euroopan unionin alueelle tuotavien eläinperäisten elintarvikkeiden on täytettävä eläinlääkintälainsäädännössä kyseisille elintarvikkeille asetetut tuontivaatimukset. Niille on tehtävät eläinlääkinnällinen rajatarkastus unionin ulkorajalla sijaitsevalla hyväksytyllä eläinlääkinnälli-

sellä rajatarkastusalueella silloin, kun ne tuodaan unionin alueelle. Eläinlääkinnällisen rajatarkastuksen tarkoitus on varmistaa, että kolmansista maista EU:n alueelle tuotavat eläintarvikkeet täyttävät niille asetettavat elintarvikehygieeniset vaatimukset, ja että niistä ei aiheudu eläintautien leviämisen vaaraa. Rajatarkastuksen jälkeen tarkastuksessa hyväksytty tuontierä voidaan toimittaa joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta markkinoille koko EU:n alueella. (Elintarviketurvallisuusvirasto Evira, 16.1.2012)

5.7.1 Esimerkki erityistapauksesta

Kiinasta saapuu maahan 1x20'g kontti koiran ruokatavaraa, tarkemmin kananlihasta valmistettuja herkkupaloja. Miten huolitsija toimii?

Kun lähettäjä on tehnyt bukkauksen ja haluaa tietää mihin satamaan ja millä varustamolla tavara tuodaan Suomeen. Huolitsija selvittää missä Suomen eläinlääkinnälliset rajatarkastusasemat sijaitsevat. Eviran tietojen mukaan rajatarkastusasemat sijaitsevat Vuosaaren satamassa, Helsinki-Vantaan lentokentällä, Haminan satamassa sekä Vaalimaan maantiellä. Kun kyse on kontista ja tavara tulee merellä, valitaan kohdesatamaksi Vuosaaren satama. Kontti laitetaan siis liikenteeseen Kiinan satamasta Vuosaaren satamaan. Kun lähettäjä lähettää tavaran matkaan on häneltä pyydettävä asianmukaiset asiakirjat, jotta tavara saadaan tullattua Suomessa. Sellaisia asiakirjoja ovat muun muassa kauppalasku, pakkauslista ja terveystodistus. Kaikki edellä mainitut pitää olla alkuperäisenä.

Kun tavara muutaman viikon päästä saapuu Suomeen huolitsijan on tehtävä tarkat toimenpiteet, jotta tavara saa luovutus päätöksen vapaaseen liikkeeseen. Aluksi huolitsijan on tehtävä ilmoitus Traces- tietokantaan. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

TRACES on lyhenne sanoista Trade Control and Expert System. TRACES on kehitetty varmentamaan elävien eläinten ja eläintuotteiden jäljitettävyys ja valvonta niin EU maiden välisessä sisämarkkinakaupassa kuin tuonnissa EU:n ulkopuolisista maista. TRACES toimii Internetissä ja sitä ylläpitää komissio. TRACES järjestelmää

käyttävät sekä viranomaiset että yritykset. (Elintarviketurvallisuusvirasto Evira, 19.7.2011)

Tiedot syötetään TRACES järjestelmään terveystodistuksen pohjalta, jonka jälkeen järjestelmästä saadaan Yhtenäinen eläinlääkinnällinen tuloasiakirja (LIITE 8) ja viitenumero. Saatu viitenumero syötetään tullaukseen. Tavara tullataan maahan normaalin tuontitullauksen mukaan, mutta siihen syötetään CVED-todistuksen viitenumero ja terveystodistuksen numero. Ja lisäksi kun kyseessä on rehu, tähän saadaan alennettu arvonlisävero. (Tullihallitus, 1.1.2005; 99) Kun tullaus on lähetetty Tullin järjestelmään, sieltä pyydetään toimittamaan kopiot tullitoimipaikkaan, jonka jälkeen Tulli antaa kontille siirtoluvan. Siirtolupa on voimassa, kunnes rajatarkastusasema on tarkastanut tavaran ja hyväksynyt sen vapaaseen liikkeeseen. Ennen kuin tarkastaja voi hyväksyä erän, tulee tarkastajalle toimittaa alkuperäinen terveystodistus. Tämän jälkeen tavara on vapaassa liikkeessä. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

Huolitsijan on kyettävä hoitamaan myös lähetyksiä, jotka eivät tulekaan Suomeen vaan lähetys menee suoraan kolmansista maista muuhun Euroopan maahan. Tätä lähetystä kutsutaan crosstrade- lähetykseksi. Näissä tapauksissa suomalainen tilaaja maksaa kuljetuksesta aiheutuvat kustannukset. Crosstrade- lähetykset vaativat huolitsijalta erityishuomiota, koska tavara ei konkreettisesti saavu Suomeen vaan se toimitetaan muualle. Huolitsija toimii tällaisessa tapauksessa eri agenttien kanssa maailmalla, jotta tavara saadaan vastaanottajalle turvallisesti. Eri maiden kulttuurit ja toimintatavat tulevat myös tutuiksi huolitsijalle, koska jokaisessa EU maassa ei toimita samalla tavalla, vaan jokaisessa maassa on omat viranomaissäännökset ja tavat toimia. (Maija Lähde, 2010)

5.8 Tarvittavien asiakirjojen laatiminen ja tavaroiden luovuttaminen asiakkaalle

Kun tuontitullaus tai passitus on suoritettu ja tullilta on saatu sekä luovutus päätös tai siirtolupa ja/tai tullauspäätös, huolitsija alkaa järjestää tavaraa asiakkaalle. Jotta tavara saadaan ulos satamasta, tulee huolitsijan lähettää satamaan seuraavat asiakirjat:

varustamolta saatu valtakirja (LIITE 1), luovutuspäätös (LIITE 5) tai siirtolupa, terminaali-ilmoitus (LIITE 6) ja mahdollinen rahtikirja (LIITE 7).

Jakeluterminaaliin toimitetaan luovutuspäätös ja valtakirja, joiden perusteella kontti vapautetaan. On ehdottoman tärkeää, että luovutuspäätöksen kilot ja kartonkimäärät vastaavat valtakirjassa olevia lukuja, sillä tavaraa ei anneta satamasta ulos ilman, että edellä mainitut luvut täsmäävät. Kappaletavaralähetyksissä lisäksi oltava tavarantermiinalin aikaisemmin antama tulonumero, jonka perusteella termiinalin työntekijät osaavat antaa kuljettajalle oikean tavarant. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

Konttitermiinaliin toimitetaan termiinali-ilmoitus ja rahtikirja. Termiinali-ilmoituksesta satamaoperaattori näkee kuka maksaa kontin nostot, tavaramaksun sekä mahdolliset demurrage/ detention-kulut. Termiinali-ilmoitukseen täytettävät tiedot saadaan valtakirjasta. Koska esimerkiksi Vuosaaren satamassa toimii useita eri satamaoperaattoreita (esimerkiksi: Steveco, Finnsteve, Multilink) on tärkeää, että huolitsija täyttää termiinali-ilmoituksen huolella. Termiinali-ilmoituksen tekijän on myös allekirjoitettava asiakirja. (Maija Lähde, 2010)

Rahtikirja on hyvä toimittaa sekä konttitermiinaliin että kuljettajalle, sillä sen perusteella kuljettaja todistaa olevansa oikeutettu noutamaan kontin satamasta. Rahtikirjan tiedot on oltava myös täsmällisesti kirjattu. Huolitsijan on otettava huomioon, että kuljettajan ainoa asiakirja lähetyksestä on rahtikirja. Jos rahtikirja on puutteellisin tiedoin täytetty, oikea tavara ei välttämättä mene oikealle vastaanottajalle. Perustietojen lisäksi rahtikirjaan on hyvä merkitä tavarant toimitusaika sekä tyhjät kontin palautusosoite, jotta kontti viedään oikeaan osoitteeseen tyhjänä. Suurimmissa satamisissa, kuten Vuosaarissa kuljettajalla on oltava myös niin sanottu PIN-koodi, jolla hän myös vahvistaa, että on oikeutettu noutamaan tavarant. Rahtikirja ei ole pakollinen asiakirja, sillä on tapauksia, jolloin huolitsija ei järjestä kuljetusta asiakkaalle, vaan asiakas järjestää sen itse. (Maija Lähde, 2010)

Kun kaikki tarvittavat asiakirjat on toimitettu satamaoperaattorille, satamaoperaattorilta pyydetään toimenpidettä nimeltä ”pilkkutus.” Kun pilkkutus on satamaoperaattorin puolesta hoidettu, se lähettää huolitsijalle PIN-koodin. PIN-koodi annetaan satamantöntekijälle, kun konttia ollaan noutamassa. PIN-koodi merkitään edelleen rahtikir-

jaan ja se antaa näin kuljettajallekin varmuuden, että tarvittavat paperit ovat satamassa. Tavara on siis noudettavissa satamasta. PIN-koodin käyttö on yleinen Vuosaaren ja Kotkan satamissa, mutta esimerkiksi Rauman ja Mäntyluodon satamissa tähän järjestelyyn ei ole vielä menty. (Maija Lähde, 2010)

Nyt tavara on valmiina toimitettavaksi asiakkaalle. Mikäli asiakas ei haluakaan heti vastaanottaa tavaraa, se voidaan toimittaa myöhemminkin. Tällöin huolitsija tiedottaa asiakasta sataman ja varustamon määräajoista. Kontilla on siis määräajat, jonka puitteissa väliaikainen varastointi satamassa on mahdollista ilman lisäkustannuksia. Jokaisella satamalla on määritelty oma vapaa-aika, ennen kuin kenttävuokraa veloitetaan asiakkaalta. Esimerkiksi Rauman satamassa vapaa-aika on seitsemän päivää. Mikäli konttia ei ole noudettu seitsemän päivän jälkeen saapumisesta, Rauman satama veloittaa asiakkaalta kenttävuokraa. Lisäksi jokaisella varustamolla on määräaika, jonka kuluessa kontti tulee olla palautettu tyhjänä satamaan. Esimerkiksi Maersk-varustamolla on vapaa-aika 10 päivää saapumisesta. Mikäli konttia ei ole toimitettu 10 päivän kuluessa satamaan tyhjänä ja puhdistettuna varustamo veloittaa asiakkaalta konttivuokraa. (Rauman satama, 2012)

5.9 Laskutus

Kun tavara on toimitettu asiakkaalle, huolitsija suorittaa laskutuksen. Asiakasta laskutettaessa tulee ottaa huomioon jo tullaukseen sisällytetyt arvot. Mikäli tullauksessa on huomioitu rahdin määrä sekä muut lisättävät erät, asiakasta laskutetaan arvonlisäverottomana, koska arvonlisävero on tapahtunut jo tullauksen yhteydessä. Asiakas saa arvonlisäverollisen laskun silloin, kun tullauksessa ei ole huomioitu kuljetuskustannuksia. FOB-lähetys on joka tapauksessa laitettava rahdin suuruus. Kun keikka on hoidettu loppuun, huolitsija tarkastelee yhteistyökumppaneilta ja ulkoisilta sidosryhmiltä tulevia veloituksia. Jotta huolitsijan työ on kannattavaa, on ensiarvoisen tärkeää tarkastaa kaikilta yhteistyökumppaneilta tulevat veloitukset, sillä järjestetystä palvelusta on myös saatava korvaus. Rahtihintojen suuri vaihtelu ja nopeat muutokset pitävät huolintaliikkeen koko ajan varpaillaan. Keskimäärin yhden TEU:n kontin rahtikulut Kiinasta Suomeen ovat tällä hetkellä (05/2012) noin 2500 – 3000€. (tieto perustuu omaan kokemukseen ja havainnointiin)

6 LOPPUSANAT

Huolitsijan työ kaikessa kirjavuudessaan on mielenkiintoista ja vaihtelevaa. Jokainen päivä ja jokainen keikka on erilainen, ja huolitsija pyrkii hoitamaan kaikki lähetykset loppuun asti huolella. Uudistumishaluisuus ja itsensä kehittäminen ovat avainasemassa huolitsijan työssä, sillä ajan hermolla oleminen on haastavaa ja vaatii jatkuvaa tietotaidon ylläpitoa. Tietotaidon ylläpitämisen lisäksi uusia menettelyjä ja toimintatapoja tulee osata soveltaa eri tilanteisiin suhteellisen nopeasti. Esimerkiksi Suomen tullilaitos kehittää jatkuvasti järjestelmiään ja päivittää uutta tietoa, joka on erittäin oleellista huolitsijan työssä. Viimeaikoina on ollut huomattavissa tullin muutos- ja kehittämishaluisuus eritoten ympäristönsuojelu ja sosiaaliset näkökohdat huomioiden. Lisäksi eri varustamojen hintakilpailu vain kiristyy kiristymistään, ja huolitsijan tasapainottelu sekä laadullisen että hinnallisen kilpailun huipulla vaatii uhrauksia ja riskinottoa. Kaiken kaikkiaan huolinta ja huolitsijan työ on logistiikan ruohonjuuritaso, jossa koko logistiikan ydin kiteytyy.

LÄHTEET

Jouni Sakki. 2009. Tilaus-toimitusketjun hallinta; B2B – Vähemmällä enemmän. Hakapaino Oy, Helsinki 2009.

Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry. 2010. Huolinta-alan käsikirja, uudistettu painos 2010. Hansaprint Oy, Vantaa 2010.

Hannu Soininen. 8.6.2011. Luento: Vienti- ja tuontiprosessin hoitaminen. Ulkomaankaupan ammattitutkinto, huolitsijan suuntautumisala. Edupoli. Vantaa 2011.

Jari Linhala. 1998. Vesiliikenteen säädökset. Edita 1998.

Keskuskauppakamari 2011a. Ulkomaankaupan asiakirjat. Alkuperätodistus [verkkosivut]. [viitattu 12.9.2011]. Saatavissa: <http://www.keskuskauppakamari.fi/Palvelut/Ulkomaankaupan-asiakirjat/Alkuperatodistus>

Maija Lähde. 2010. Tuontihuolitsija Kuehne+Nagel Finland. Pori. Henkilökohtaiset tiedonannot 6.5.2010 – 31.12.2011.

Asko Rätty. 12.11.2010. Luento: Incoterms 2010. Satakunnan kauppakamari.

Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) Suomen osasto ry. 2010. Incoterms 2010 suomi –englanti. ICC Palvelu Oy.

Petri Sinkko. 28.3.2011. Luento: Kansainvälisessä ympäristössä toimiminen – tuonti- ja vientiprosessien hallinta. Ulkomaankaupan ammattitutkinto, huolitsijan suuntautumisala. Edupoli. Vantaa 2011.

A.P. Moller. 2012. [verkkosivut].[viitattu 16.5.2012]. Saatavissa: http://www.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/tools/CAF_BAF_Tariff

Harri Ek, Kari Kosola, Juha Penttinen, Pirjo Pöyhönen. 2004. Kuljetusten vakuuttaminen. Gummerus Kirjapaino Oy, Saarijärvi 2004.

Pirjo Leino. 2003. Tarjoa tuloksellisesti: kansainvälistyjän opas. Fintra multikustannus 2003. Helsinki. Multiprint.

Marko Metsämuuronen. 7.6.2011. Luento: Kaupan osapuolten roolit huolintatapah- tumassa. Ulkomaankaupan ammattitutkinto, huolitsijan suuntautumisala. Edupoli. Vantaa 2011.

Suomen kuljetusopas. [verkkosivut].[viitattu 27.9.2011]. Saatavissa: <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/ulkomaankauppa/asiakirjat/>

Esa Nevalainen. 2009. Pohjola Vakuutus Oy. Tavarankuljetusvakuutus. 4.2.2009 [verkkosivut]. [viitattu 27.9.2011]. Saatavissa: http://www.finva.fi/eoppiminen/materiaalit/Materiaalit%202009/Nevalainen_Esa_2009_lis%C3%A4materiaali_2.pdf

Nacora International Insurance Brokers AB. 2008. Versio 01.11. [verkkosivut]. [viitattu 27.9.2011]. Saatavissa:
http://knet.int.kn/regions/nw/finland/nacora/kn_sure_insurance/

Kuljetus ja logistiikka - lehti. 4/2011. 14. vuosikerta. Jakelu: Itella Oyj.

Kari Raatikainen. 2009. Vientiprosessiopas; Tarjouspyynnöstä tavarantoimitukseen. Finpro, Region Finland. 9.10.2009. [verkkosivut]. [viitattu 16.11.2011]. Saatavissa:
http://www.finpro.fi/c/document_library/get_file?uuid=e3b889f9-60de-4d8d-a100-c6cf49665b1f&groupId=1030

Teppo Vuori. Tarkistusmerkkien laskentamenetelmiä 2011. Merikuljetuskontin numero. [verkkosivut]. [viitattu 11.11.2011]. Saatavissa:
<http://tarkistusmerkit.teppovuori.fi/tarkmerk.htm#kontti>

Rauman nuorkauppakamari. 2011. Rauman satama handbook 2011 käsikirja. Vastaava toimittaja: Jaakko Myllymaa. Euraprint Oy.

Tullihallitus 1.11.2010 Tavarán saapuminen yhteisön tullialueelle. [verkkosivut]. [viitattu 22.11.2011]. Saatavissa:
<https://www.tullikoulu.fi/itseopiskelu/mod/book/view.php?id=2471&chapterid=2655>

THT. Tullihallituksen tiedotuksia. Lokakuu 2009. Tullihallituksen päätös kaupallisen alusliikenteen ilmoitusmenettelystä. Suomen tulli. Julkaisut ja esitteet. 2009. Dnro152/010/09. 28.9.2009.

Ville Hammarberg. 26.2.2012. Satakunnan Kansa.

Rauman satama. Liikennetilasto 1.1.2011 – 31.10.2011. [verkkosivut]. [viitattu 24.11.]. Saatavissa:
<http://www.portofrauma.fi/pdf.php?pdf=pdf%2Fliikenne2011.pdf&sKieli=suomi>

Rauli Werdermann. 2011. Oston ja logistiikan ammattilehti Logistiikka 08/2011. Huolitsija paljon vartijana. Helsinki 2011.

Tullihallitus 31.10.2011. HS-nimikkeistön muutokset 2012. [verkkosivut]. [viitattu 27.3.2012]. Saatavissa:
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/kasikirjat/HS-nimikkeiston_muutokset_1.1.2012.pdf

TKK 1. Käyttötariffi osa 1 ja osa 2. 1.1.2011. Tullihallitus.

Tullihallitus 30.12.2011. Tullausasiakirjojen arkistointi. [verkkosivut]. [viitattu 24.1.2012]. Saatavissa:
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/ITU/Arkistointi/index.jsp>

Elintarviketurvallisuusvirasto Evira. 16.1.2012. Eläimistä saatavien elintarvikkeiden tuonti EU:n ulkopuolisista maista. [verkkosivut]. [viitattu 30.1.2012]. Saatavissa:
http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/tuonti_ja_vienti/tuonti_eu_n_ulkopuolelta

Tullihallitus. 21.10.2010. Mitä on passitus? [verkkosivut]. [viitattu 14.3.2012]. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/maat_tullimenettelyt/passitus/index.jsp

Tullihallitus. 5.3.2012. Ulkomaankaupan kuljetukset tammi-joulukuu 2011. [verkkosivut].[viitattu 17.5.2012]. Saatavissa:
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/kuljetukset/index.jsp

Google Maps. 2012. [verkkosivut].[viitattu 17.5.2012]. Saatavissa:
<http://maps.google.fi/maps?hl=fi&tab=ll>

Varova Oy. 2012. [verkkosivut].[Viitattu 17.5.2012]. Saatavissa:
<http://www.varova.fi/varova/cms.nsf/de14ca37a7d6b696c2256d02003f3355/cde4b9c9fb5f67bcc22572d800269ae2?OpenDocument>

Teamlines. 2009. [verkkosivut].[Viitattu 17.5.2012]. Saatavissa:
<http://www.teamlines.de/latest-news/winter-surcharge>

MSC Mediterranean Shipping Company, S.A. 2012. [verkkosivut].[Viitattu 17.5.2012]. Saatavissa:
http://www.msccgva.ch/news/news_detail_eid_561_lid_2.html

Port of Helsinki. 2012. Hinnasto. [verkkosivut].[Viitattu 17.5.2012]. Saatavissa:
http://www.portofhelsinki.fi/helsingin_satama/hinnasto

Rauman satama. 2012. Palveluhinnasto. [verkkosivut].[Viitattu 17.5.2012]. Saatavissa: http://www.portofrauma.fi/pdf/Palveluhinnasto_2012_ilmannostureita.pdf

Porin satama. 2012. Palveluhinnasto ja taksat. [verkkosivut].[Viitattu 17.5.2012]. Saatavissa:
http://www.portofpori.fi/sites/portofpori.fi/files/Palveluhinnasto%20ja%20taksat%202012_0.pdf

HaminaKotka Satama Oy. 2012. Hinnasto. [verkkosivut].[Viitattu 17.5.2012]. Saatavissa:
http://www.portofkotka.fi/images/stories/HKSatamaOy_pdf/haminakotka%20satama_hinnasto2012.pdf

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. 2012. [verkkosivut].[Viitattu 17.5.2012]. Saatavissa: http://www.trafi.fi/merenkulku/turva-asiat_isps_ja_ism

Hapag-Lloyd. 2005. Container Specification. Booklet.

Hapag-Lloyd. 2012. Interactive schedule. [verkkosivut].[viitattu 17.5.2012]. Saatavissa: <http://www.hapag-lloyd.com/en/schedules/interactive.html?pol=NINGBO&pod=HELSINKI>

Port@Net. 2012. [verkkosivut].[viitattu 17.5.2012]. Saatavissa:
<https://app.portnet.fi/servlet/com.atbusiness.PortNet.classes.Mainpage.Frameset>

Tullihallitus. 15.8.2011. Tuonti-ilmoituksesta tarkistetaan edeltävän menettelyn MRN-viitenumero 1.9.2011 alkaen. [verkkosivut].[viitattu 17.5.2012]. Saatavissa:
http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/sahkoinenasiointi/2009/20110815_1/index.html

Euroopan komissio. 16.5.2012. Verotus ja Tulliliitto. [verkkosivut].[viitattu 17.5.2012]. Saatavissa:
http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/taric_consultation.jsp?Lang=fi

Tullivirkamiesliitto ry. 7.4.2011. Tulli- ja arvonlisäverokoulutus.

Tullihallitus. 1.1.2005. Tulli-ilmoituksen eli hallinnollisen yhtenäisasiakirjan täyttö-ohjeet.

Sähköinen palvelukeskus. 4.11.2011. Luento: Saapuva tavara. Tullikoulu.



DELIVERY ORDER

B/L No.
MAEU 555904897

Release to party	Vessel	LINTAS LORENTZ	Voyage No	002S	Your Ref	555904897
	Your ref.	555904897				
	Place of Receipt	Other Numbering Identification				
	Port of Loading	Palembang				
	Port of Discharge	Hamina (Fredrikshamn)				
Place of delivery						

Haulage Instruction
mm kts litte

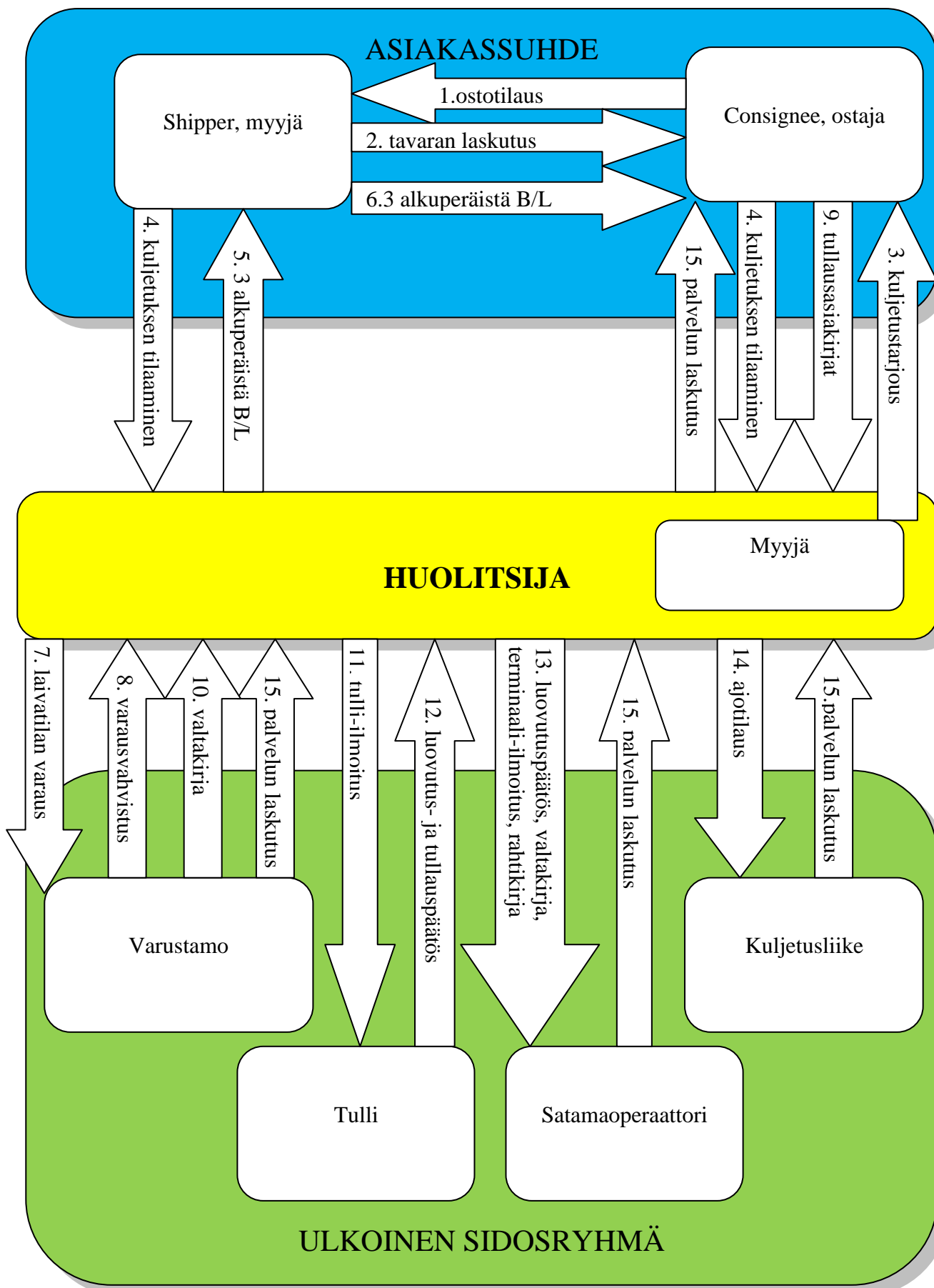
Kind of Packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No./Seal No.	Gross Weight	Measurement
80	103200.000 KGS	125.0000 CBM
<p>Package</p> <p>KNLU3378522 20/DRY 8'6" Shipper's Seal: MLID069187 16 Package Gross Weight: 20640 kgs Measurement: 25 cbm 20.16MT = 16 SHRINKWRAPPED PALLETS (576 BALES) OF NATURAL RUBBER SIR 20 N.W. : 20160.00 KGS HS No: 4001220000 Marks and Numbers: N/M</p> <p>MSKU2783699 20/DRY 8'6" Shipper's Seal: MLID069187 16 Package Gross Weight: 20640 kgs Measurement: 25 cbm 20.16MT = 16 SHRINKWRAPPED PALLETS (576 BALES) OF NATURAL RUBBER SIR 20 N.W. : 20160.00 KGS HS No: 4001220000 Marks and Numbers: N/M</p> <p>CAIU2441624 20/DRY 8'6" Shipper's Seal: MLID069187 16 Package Gross Weight: 20640 kgs Measurement: 25 cbm 20.16MT = 16 SHRINKWRAPPED PALLETS (576 BALES) OF NATURAL RUBBER SIR 20 N.W. : 20160.00 KGS HS No: 4001220000 Marks and Numbers: N/M</p> <p>MAEU6702146 20/DRY 8'6" Shipper's Seal: MLID069187 16 Package Gross Weight: 20640 kgs Measurement: 25 cbm 20.16MT = 16 SHRINKWRAPPED PALLETS (576 BALES) OF NATURAL RUBBER SIR 20 N.W. : 20160.00 KGS HS No: 4001220000 Marks and Numbers: N/M</p> <p>PONU0828686 20/DRY 8'6" Shipper's Seal: MLID069188 16 Package Gross Weight: 20640 kgs Measurement: 25 cbm 20.16MT = 16 SHRINKWRAPPED</p>		


Kind of Packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No./Seal No.	Gross Weight	Measurement
PALLETS (576 BALES) OF NATURAL RUBBER SIR 20 N.W. : 20160.00 KGS TOTAL 5 X 20'FT S.T.C.: 100.80MT = 80 SHRINKWRAPPED PALLETS (2880 BALES) OF NATURAL RUBBER SIR 20 N.W = 100,800.00 KGS G.W = 103,200.00 KGS SHIPPED ON BOARD : LINTAS LORENTZ V. 0002 AT PALEMBANG ON JANUARY 18, 2011 FOB,FCL/FCL.		
In Transit to HAMINA - Onwards carriage from FINLAND to HAMINA is arranged by Merchant for account and risk of Merchant VAT NO : FI06800068 HS No: 4001220000 Marks and Numbers: SHIPPING MARKS : NOKIAN ORDER NO.2112018 SIR 20 "SGC" NETT WT : 100.800 KGS GROSS WT : 103.200 KGS 1/80 37337NOK		
INTENDED MOTHER VESSEL: WETERDIEK V.1204 4901912611203600 4901912611203600		


Container No.	Seal No.	Seal Value	Size/Type/Height	Tare Weight	Pkgs.	Weight	Measurement	Rail Bond /Pick-up No.
MSKU2783699	ML-ID0691877		20 DRY 8'6"	2300.000 KGS	16	20640.000 KGS	25.0000 CBM	
KNLU3376522	ML-ID0691876		20 DRY 8'6"	2280.000 KGS	16	20640.000 KGS	25.0000 CBM	
MAEU6702146	ML-ID0691879		20 DRY 8'6"	2200.000 KGS	16	20640.000 KGS	25.0000 CBM	
CAIU2441624	ML-ID0691878		20 DRY 8'6"	2185.000 KGS	16	20640.000 KGS	25.0000 CBM	
PONU0828686	ML-ID0691880		20 DRY 8'6"	2300.000 KGS	16	20640.000 KGS	25.0000 CBM	


<p>The container(s) will be released against;</p> <ul style="list-style-type: none"> The full set of Maersk Line original bills of lading, or one duly endorsed (signed and stamped by consignee) bill of lading. Same is valid if not a Waybill is involved for this shipment. Payment of outstanding charges, or a verified receipt from the bank stating that the payment has been made for the correct amount. Same is valid if not a signed credit agreement is in place. Port dues and Storage/Field rent payable by customer. Lifts and Terminal Fee paid by Maersk Finland Oy <p>Please take notice that demurrage and detention charge will apply if the free time is exceeded. You can find the applicable charges on www.maerskline.com - go to demurrage/detention. The empty container(s) must be returned with interiors cleaned and odour free.</p> <p>Release note is valid starting from actual arrival time of the vessel</p> <p>Please contact your local Maersk office for further information at: Maersk Finland Oy as agents for Maersk Line Phone: + 358 9 4250 510 Fax: + 358 9 4250 5120 Address: Teollisuuskatu 21, 00511 Helsinki Mail: fincsidir@maersk.com</p>

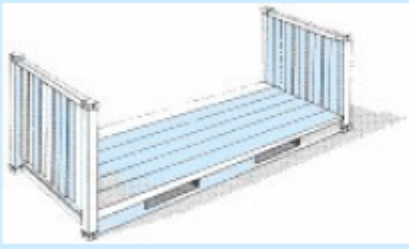
Depot information

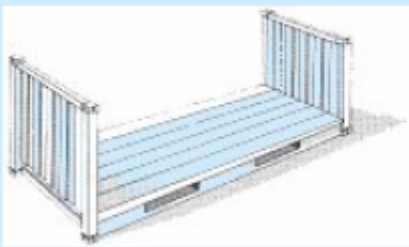


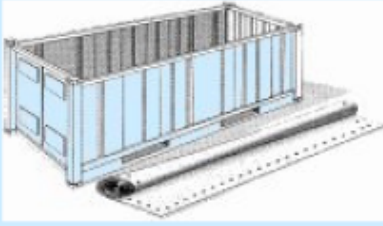
Container 20' Standard			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	5895	19' 4 1/8"
		Width	2350	7' 8 1/2"
		Height	2392	7' 10 1/8"
	Door Opening	Width	2340	7' 8 1/8"
		Height	2292	7' 6 1/4"
			Kilogramm/kg	Lbs/Pound
	Weight	Max. Gross	30480	67200
		Tare	2250	4960
		Max. Payload	28230	62240
			Cubic meter m³	Cubic foot cu.ft
Capacity		33,2	1172	

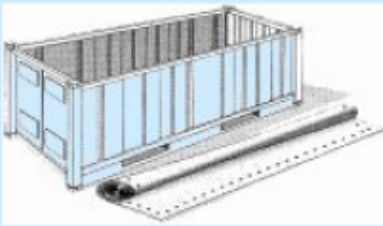
Container 40' Standard			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	12029	39' 5 1/2"
		Width	2350	7' 8 1/2"
		Height	2392	7' 10 1/8"
	Door Opening	Width	2340	7' 8 1/8"
		Height	2292	7' 6 1/4"
			Kilogramm/kg	Lbs/Pound
	Weight	Max. Gross	30480	67200
		Tare	3780	8330
		Max. Payload	26700	58870
			Cubic meter m³	Cubic foot cu.ft
Capacity		67,7	2390	

Container 40' Standard High Cube			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	12024	39' 5 3/8"
		Width	2350	7' 8 1/2"
		Height	2697	8' 10 1/8"
	Door Opening	Width	2338	7' 8"
		Height	2585	8' 5 3/4"
			Kilogramm/kg	Lbs/Pound
	Weight	Max. Gross	30480	67200
		Tare	4020	8860
		Max. Payload	26460	58340
			Cubic meter m³	Cubic foot cu.ft
Capacity		76,3	2694	

Container 20' Flat Rack			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length floor	6038	19' 9 3/4"
		Length min.	5612	18' 4 7/8"
		Width floor	2438	8' 0"
		Width min.	2210	7' 2 7/8"
		Height	2213	7' 3 1/8"
		Height bottom	370	1' 2 9/16"
			Kilogramm/kg	Lbs/Pound
Weight	Max. Gross	34000	74956	
	Tare	2740	6040	
	Max. Payload	31260	68910	

Container 40' Flat Rack			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length floor	12086	39' 7 7/8"
		Length min.	11826	38' 9 5/8"
		Width floor	2224	7' 3 1/2"
		Width min.	2224	7' 3 1/2"
		Height	1981	6' 6"
		Height bottom	610	2'
			Kilogramm/kg	Lbs/Pound
Weight	Max. Gross	30480	67200	
	Tare	4200	9265	
	Max. Payload	26280	57935	

Container 20' Open-Top			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	5897	19' 4 1/8"
		Width	2350	7' 8 1/2"
		Height	2377	7' 9 1/2"
	Door Opening	Width	2338	7' 8"
		Height	2280	7' 5 3/4"
			Kilogramm/kg	Lbs/Pound
	Weight	Max. Gross	30480	67200
Tare		2350	5180	
Max. Payload		28130	62020	
		Cubic meter m³	Cubic foot cu.ft	
Capacity		32,5	1149	

Container 40' Open-Top			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	12030	39' 5 5/8"
		Width	2350	7' 8 1/2"
		Height	2377	7' 9 1/2"
	Door Opening	Width	2338	7' 8"
		Height	2292	7' 6 1/4"
			Kilogramm/kg	Lbs/Pound
	Weight	Max. Gross	30480	67200
Tare		3850	8490	
Max. Payload		26630	58708	
		Cubic meter m³	Cubic foot cu.ft	
Capacity		66,4	2345	


TULLAUSPÄÄTÖSLASKU
 Luovutus vapaaseen liikkeeseen

1/1

Myyjä	CN	Tullausnumero 1 23008 12065 0011 00	Tullauspäivä 08.03.2012					
Postitusosoite	Tuopaiva	Hyväksymispäivä	Veropäivä					
	05.03.2012	05.03.2012	05.03.2012					
	Viite IL-20111219							
	Lisäviite 2413-4074-203.015							
Asiamies		Tavaranhaltija	nro					
Yleisilmoitus / Edeltävä asiakirja 702 12FI00000027157915		Vakuudesta varattu osuus (%) 52,54	Jaksoerittelyn postitusosoitetunnus FI0592411-4T0003					
Järg. nro	Tavaran koodi/ Lisäkoodi	Menettely/ Tullikohtelu	Verolaji	Veron peruste	Yks.	Verokanta	Yks.	Veron määrä (€)
1	2309101100 Q227	4000 999 1011 100	B00 A10	29117,23 28342,23	EUR EUR	13,00 % 0,00 %		3785,23 0,00
Tapahtumaan liittyvät tiedot								
S910		6EL		1.000	NAR	162,80	EUR/NAR	162,80
Q227								
S910		Muut kuin elintarvikkeet: 1 001-20 000 kg, perus- ja lisämaksu						
Valmistenumero								
Lisätietoja / Huomautuksia								
Verolajit								
6EL RAJA 162,80		A10 MAALIS 0,00		B00 ALV 3785,23		Yhteensä		3947,83
Tullipiiri, toimipaikka ja osoite		Eräpäivä		Maksettava määrä				
Tulli		06.04.2012		3947,83				
Sähköinen tullauskeskus		Maksuviite						
Tullauskeskus		123008120650011004						
PL 5		Kansainvälinen tilinumero (IBAN) ja pankkitunnus (BIC/SWIFT)						
00501 HELSINKI		FI2616603000102304 NDEAFIHH						
puh. 020 690 617		FI9050000120378517 OKOYFIHH						
Käsittelijä		FI8280001700013916 DABAFIHH						
Käsitteily		faksi 020 391 115						

Valitusosoite

Tähän päätökseen tyytymättömät saa tekeä siihen muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen kirjallisella valituksella. Valitus on tehtävä kolmen vuoden kuluessa tämän päätöksen tiedotannosta.

Valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa päätöksen tehneeseen tullitoimipaikkaan. Omalla vastuulla valitusasiakirjat voi lähettää postitse tai lähettää valituksen tule oia perille valitusajan viimeisenä päivänä ennen tullitoimipaikan aukioloajan päättymistä. Tullitoimipaikan aukioloaika päättyy kello 16.15.

Valituskirjelmässä on ilmoitettava

- valittajan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asian käsittelyä koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa
- päätös, johon haetaan muutosta
- mitä kohdan päätöksen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, jolla muutosta vaaditaan.

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on muu henkilö, on valituskirjelmässä mainittava myös tämän nimi ja kotikunta.

Valituskirjelmään on liitettävä


- alkuperäinen tai jäljennöksenä
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vastineensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Asiamiehen, jollei hän ole asianajaja tai yleinen oikeusavustaja, on liitettävä valitukseen valtakirja.

Tullilomake nro 112s - 10


LUOVUTUSPÄÄTÖS
 Luovutus vapaaseen liikkeeseen

1/1

Myyjä		CN		Tullausnumero 1 23008 12065 0011 00	Luovutuspäivä 08.03.2012
Tavaranhaltija		nro		Tuotopäivä 05.03.2012	Hyväksymispäivä 05.03.2012
				Veropäivä 05.03.2012	
				Viite IL-20111219	Kohtiluku 224
				Lisäviite	Bruttopaino (kg) 5000
				Tullivelallinen	
Asiamies		nro		T	Kuljetusväline MARE
					Sijaintipaikka Vuosaaren tulli
					Komentosilta 1 00980 HELSINKI
Yleisimmitus / Edeltävä asiakirja					Vakuudesta varattu osuus (%)
702 12FI000000271579I5					52,54
Järj. nro	Tavaran koodi / Lisäkoodi	Menettely / Tullikohtelu	Tavaraerän tunnistetiedot		
1	2309101100 Q227	4000 999 1011 100	224 CT CHICKEN JERKY NIM APZU397934-0		
Lisätietoja / Huomautuksia					
Tullipiiri, toimipaikka ja osoite Tulli Sähköinen tullauskeskus Tullauskeskus PL 5 00501 HELSINKI puh. 020 690 617 faksi 020 391 115 Käsittelijä VEIKKO TUOVINEN				 1 23008 12065 0011 00	

Tullilomake nro 111s - 02

RAHTIKIRJA FRAKTSSEDEL

Lähetäjä Avsändare

Asiakasno Kundnr

Päivämäärä Datum

Numero Nummer

Sopimusno Avtaln

Lähetäjän viite Avsändares referens

Vastaanottajan viite Mottagarens referens

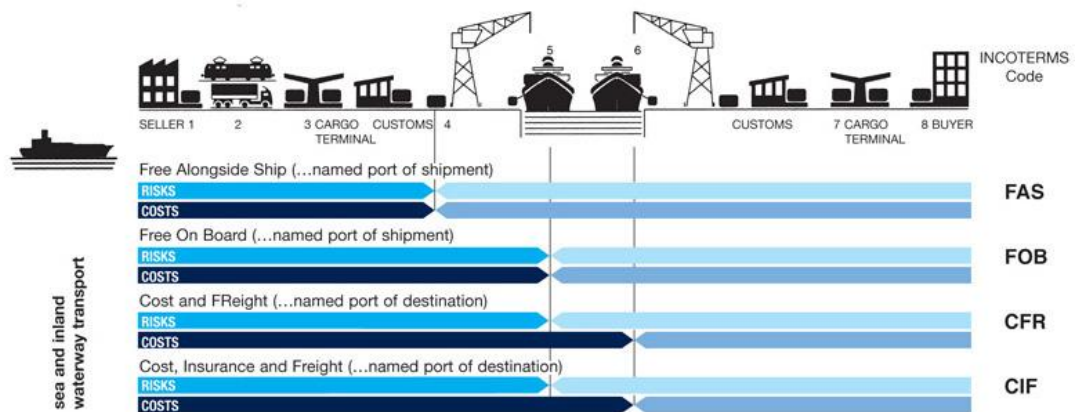
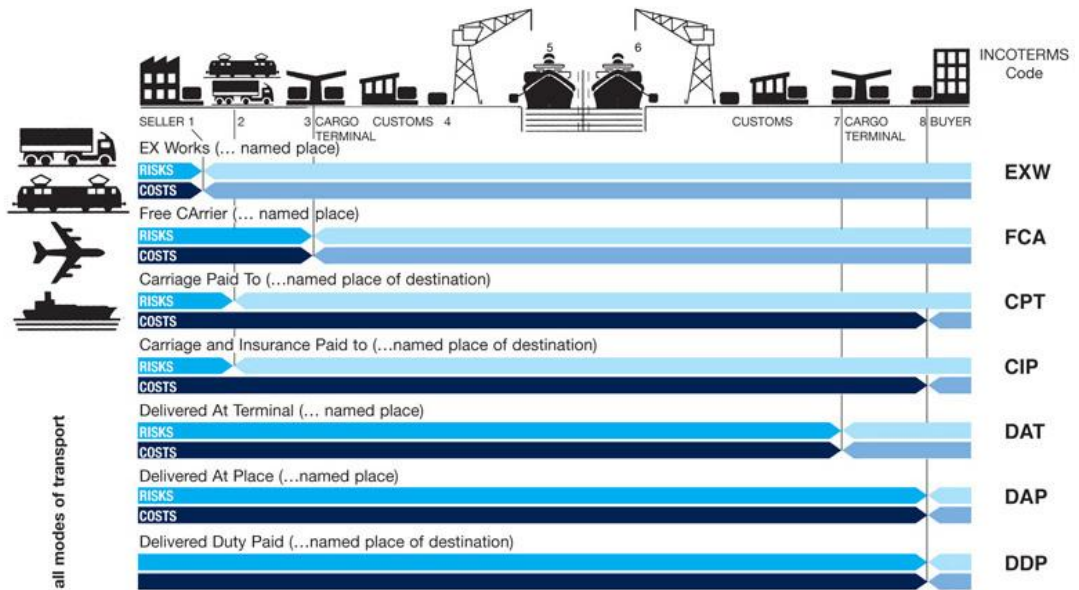
FI

Vastaanottaja Mottagare		Asiakasno Kundnr		Rahtinkuljettaja ja / tai Huoltaja Transportföretag och / eller Speditör		
Tavaran toimitusosoite Godsels leveransadress		Sopimusno Avtaln				
Lähtö ja lastauspaikka Avs. och lastningsp. (Lähtöas, raide Avsändingsst. spir)				Toimitusauseke Leveransklausul		
Määräpaikka Bestämelseort		(Määräas, raide Bestämelsest. ,spir)		Rahtimaksaja		Asiakasnumero Kundnr
						Sopimusnumero Avtaln
Merkki/nro Märke/nr	Koilluku ja -laji Kollantall och -slag	Sisältö, ulkomitat ja VAK-merkinnät Innehåll, ytermitt och ADR-anmärkingar	(Koodi) (Kod)	Brunto, kg	Tilavuus m3 Volym	
Valintokelpoinen FIN-lava kpl Godk FIN-pal,6			Kollit yht. Kollantall tot	Lavametri Fiakmeter	Brunto yht. total., kg	Rahditusp. Fraktvikt
Kuljetusohjeet Transportinstruktioner				Jälkivaatimus,maksuvilite Bet.ref. för efterkrav		
				Jälkivaatimus,tilno Kontonr för efterkrav		
Muut tiedot Tilläggsuppgifter				Jälkivaat. Efterkrav		
				Rahti Frakt		
				Lisät Extra avgift		
				+ Alv. Moms		
Varaumat Förbehåll				Käteinen yht. Kontant tot.		
				Käteismaksu, pvm, paikka ja kuittaus Kontantbetalning, datum, ort och kvittering		
1	2	3	4	5	6	Kmro, kotip.HRnr, hemort LY-tunnus AS-signum
Vastaanottaja, pvm, aika ja allekirjoitus Mottagare, datum, tid och underskrift			Kuljettaja, pvm, aika ja allekirjoitus Chaufför, datum, tid och underskrift		Lähetäjä, pvm ja allekirjoitus Avsändare, datum och underskrift	

EUROOPAN YHTEISÖ

Yhteinen eläinlääkinnällinen tuloasiakirja (CVED)

Osa I: Saapuvaa erää koskevat tiedot	1. Lähettäjä/viejä <input type="checkbox"/> Nimi Osoite Maa		2. CVED-vitenumero		Paikallinen vitenumero:		
	3. Vastaanottaja Nimi Osoite Maa		Rajatarkastusasema				
	5. Tuojä Nimi Osoite Maa		6. Aluperämaa		ISO koodi	7. Lähetysmaa	
	9. Saapuminen rajatarkastusasemalle (arvioitu päivämäärä)		TRACES-yksikkönumero:				
	11. Aluksen nimi / lennon numero Lentokone <input type="text"/> Laiva <input type="text"/> Junavaunu <input type="text"/> Maantiesijoneuvo <input type="text"/> Tunnistehdot: Vaunun / kulkuneuvon / perävaunun numero:		4. Lastista vastaava henkilö Nimi Osoite Maa				
	12. Tavarin luonne, pakkausten lukumäärä ja pakkaustapa		13. Nämäkenumero (vähintään CN-koodin 4 ensimmäistä numeroa)		14. Bruttopaino (kg)		
	Pakkausten lukumäärä		Pakkausten tyyppi		15. Nettopaino (kg)		
	Lämpötila		Jäähdytetty <input type="checkbox"/>		Pakastettu <input type="checkbox"/>		
	Huoneenlämpö: <input type="text"/>		16. Sinetin ja kontin numero				
	17. Edelleenlähetyksen (mihin) <input type="checkbox"/> Rajatarkastusasema EU:ssa		TRACES-yksikkönumero		18. Kauttakuljetus kolmanteen maahan <input type="checkbox"/> Kolmanteen maahan		
Kolmas maa		3 maan ISO-koodi:		ISO koodi			
19. EU:n vaatimusten mukainen		Poistamisrajatarkastusasema					
Vaatimustenmukainen <input type="checkbox"/>		TRACES-yksikkönumero					
Ei vaatimustenmukainen <input type="checkbox"/>		20. Jälleentuonnissa <input type="checkbox"/>					
21. Sisämarkkinoille		22. Ei vaatimustenmukaisista lähetyksistä					
Ihmisarvoinnoksi: <input type="checkbox"/>		Tullivarasto		<input type="checkbox"/> Rekisteröinti			
Eläinten ruokintaan: <input type="checkbox"/>		Vapaa-alue tai vapaavarasto		<input type="checkbox"/> Rekisteröinti			
Farmaseuttiseen käyttöön: <input type="checkbox"/>		Elintarvikemuonitusvarasto		<input type="checkbox"/> Rekisteröinti			
Tekniseen käyttöön: <input type="checkbox"/>		Suoraan alukseen		<input type="checkbox"/> Nimi			
Muu: <input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/> Satama			
23. Vakuutus		Pakka ja aika					
Minä, allekirjoittanut, joka vastaan edellä kuvatusta lastista, vakuutan, että tietämykseni ja uskormukseni mukaan tämän asiakirjan 1 osassa annetut lausunnot ovat oikeita ja täydellisiä, ja suostun noudattamaan direktiivin 97/78/EY oikeudellisia vaatimuksia, joihin kuuluvat myös maksut eläinlääkinnällisistä tarkastuksista tai EU:n kautta kolmanteen maahan kauttakuljetuksen jälkeen (11 artiklan 1 kohdan c alakohta) hylätyn lähettyksen haltuunotto laikka tarvittaessa hävittämisestannukset.		Allekirjoittajan nimi					
		Allekirjoitus					



Risks

The possibility that an event may occur which could cause loss of or damage to the goods is a "risk". Buyers and / or sellers can protect themselves against risks by transport-insurance.



Costs

Covers all costs except costs of documents. Sales and purchase contracts should clearly state which costs on transfer of the goods are for account of buyer and / or seller.

Remark: For detailed explanation reference is made to ICC publication INCOTERMS 2010

EUROOPAN YHTEISÖ					A LÄHETYS-VIENTIMÄÄRÄTÖMPÄKKÄ				
LÄHETYS-VIENTIMAAN KAPPALE MÄÄRÄMAAN KAPPALE	1	6	2 Lähetäjä/Viejä Nro		1 ELMOITUS				
					3 Lomakkeo	4 Terveyst. määri			
					5 Terveyst. määri	6 Kolmiskok.	7 Viitesumma		
	8 Vastaanottaja Nro				9 Maksullisluottosääntö vastaus		1 Nro		
					10 i. määrä/ snt. tai nro	11 Osm./tuot. -lajin.	12 Arvokategoria		13 MP
	14 Imittaja/Asiamies Nro				15 Lähetys-/Vienti- maan koodi		15 Lähetys-/Vienti- maan koodi	17 Määrämaan koodi	
					16 Alkuperäinen		17 Määrämaa		
	18 Kuljetusvälineen laatus ja kunnallisuus lähtökäytössä/huoltoasennus			19 Kori	20 Toimituspaikka				
	21 Aktiivisen kuljetusvälineen laatus ja kunnallisuus rajalla				22 Val. laji ja laatuaste kulkuvälineessä		23 Maantunnus	24 Kauppaluonne	
	25 Kuljetusmuoto -rajalla		26 Siirtäminen kuljetusmuutosta	27 Luokituspaikka/Puheluopipaikka		28 Maksu- ja perittelytapa			
1	6	29 Postilaitos-/vastaanottopaikka		30 Tavarain sijaintipaikka					
31 Koffi ja tervain kummit		Merkki ja numerot - Koriin numerot - Lukumäärä ja laji			32 T. arvi. (arv. /kpl)	33 Tavarain koodi			
					34 Alkuperäisyyden koodi	35 Bruttopaino (kg)	36 Etusivut		
					37 MENETTELY	38 Nettopaino (kg)	39 Käyttö		
					40 Yhteisömuoto/teolliset asiakirjat				
					41 Muu pakkaus	42 Tavarain hinta	43 AL. /1000		
44 Lisä- tietoja/ lisätyt asiakirjat/ Toimitukset ja lauat							44 E-koodi	45 Arvonlisävero	
							46 Tilastoarvo		
47 Veroluokka		Laji	Veron peruste	Verokanta	Määrä	Euro	MT	48 Maksun lykkäys	
								49 Veroton tullivaltiedot	
		Yhteensä			B MERKINNÄT KIRJANPITOA VARTEN				
		50 Perustuksensa vastaus Nro			Alkuperäinen		C LÄHTÖTÖMPÄKKÄ		
51 Aktiiv. nro- toimipaikat (ja muut)		Valtuutettu edustaja: Puhelin ja sika:							
52 Vakuus ei esitä					Koodi		53 Määrätoimipaikka (ja maa)		
54 LÄHTÖTÖMPÄKKÄMÄÄRÄTÖMPÄKKÄN TARKASTUS		Leima:			54 Puhelin ja päiväys				
Tarkastuksen laatu:					Imittajan/asiainmiehen allekirjoitus ja nimi				
Kirjainkäsittely: lukumäärä									
tunnus:									
Määrä (päivämäärä):									
Allekirjoitus:									

Consignee	NOTICE OF SHIPMENT				
	PLEASE QUOTE IN YOUR REPLY				
	Reference		18/05/2012		
	PORI				
Shipper					
	Delivery Agent				
Ocean Vessel	:	MAERSK SEMARANG	Voyage	:	1206
Port of Loading	:	HUANGPU	ET&	:	16/05/2012
Port of Tranship.	:		ETA / ET&	:	
Port of Discharge	:	RAUMA	ETA	:	29/06/2012
Terms of Delivery	:	FOB HUANGPU	Movement	:	CY/CY
Insurance	:	NOT ARR'GED			
Marks & Nos	Qty	Packages	Description of Goods	Gross Wt Kgs	Cbm
MRKU0076993	1	40' GE	63PKGS	24173.61	40.680
SEAL CN3466807			WOOD PLASTIC COMPOSITE		
ITEM NO			TERRACE DECKING		
SPEC			HS CODE 39259000.00		
QTY					
NET WEIGHT					
COLOR					
			ALL MENTIONED CONTAINERS		
			SHIPPER'S LOAD, COUNT AND		
			SEAL		
TOTAL	1		FREIGHT COLLECT	24173.61	40.680

TEILLE ON LAIVATTU LÄHETYS YLLÄMAINITUIN TIEDOIN.B/L NRO					
PYYDÄMME TOIMITTAMAAN KULJETUS- JA TULLAUSASIAKIRJAT SEKÄ HUOLINTAOHJEET					
MEILLE HYVISSÄ AJOIN ENNEN LÄHETYKSEN SAAPUMISTA SUOMEEN.					
PYYDÄMME ILMOITTAMAAN LÄHETYKSEN ARVON MAHDOLLISTA TULLIPASSITUSTA VARTEN.					

MEILLÄ ON MAHDOLLISUUS MERKITÄ KULJETUSVAKUUTUS LÄHETYKSELLENNE.MAHDOLLI-					
NEN TOINEKSIANTO ANNETTAVA VIIPYMÄTTÄ KIRJALLISESTI.					